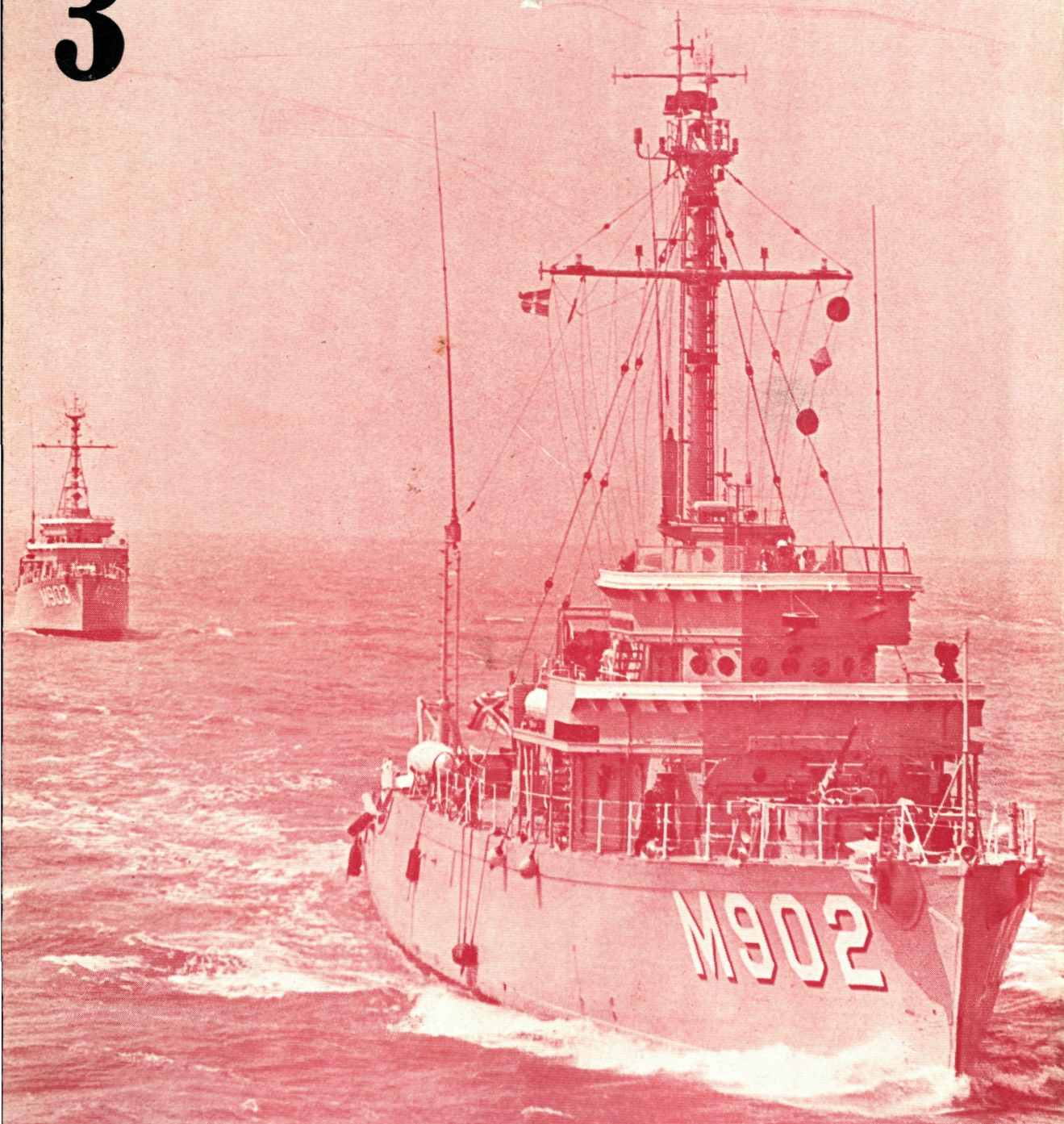


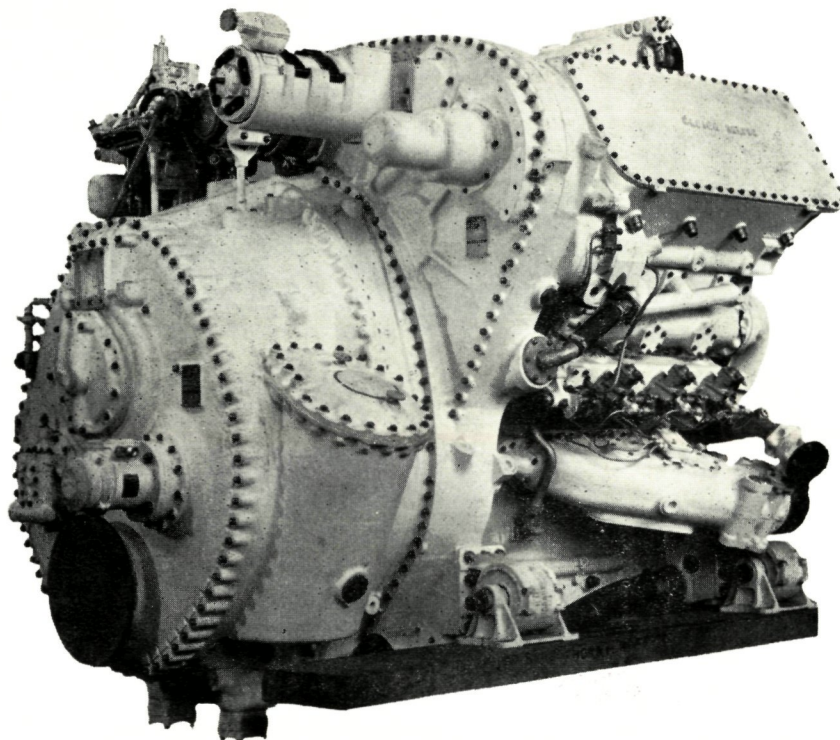
NEPTUNUS

info marine

3



RUSTON PAXMAN



Typical 9 cylinder NAPIER DELTIC engine
complete with integral reverse/reduction gearbox.

NAPIER DELTIC ENGINES FOR MINE COUNTER MEASURES VESSELS

provide demonstrated :

**LOW NOISE (CLADDING)
MINIMUM VIBRATIONS
NON MAGNETIC VERSION AVAILABLE**

AND ARE IN SERVICE WITH MANY NAVIES THROUGHOUT THE WORLD

AMERACE S.A.
Chaussée de la Hulpe 181
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657



**INTAIR
DIVISION**

RUSTON PAXMAN DIESELS Ltd.

Po. Box 8

Paxman works Colchester

Essex CO1 2 HW

ENGLAND

NEPTUNUS

info marine

november 1975 - 23e jaargang

Nr. 3

novembre 1975 - 23e année

No. 3

sommaire neptunus

inhoud neptunus

nazomer op zee
door korvetkapitein m. verboven

3

la vente et l'achat de navires de mer
par luc l. carlier

6

de carferry « prinses maria-esmeralda »

10

bibliografie - bibliographie
par e.a. van haverbeke

14

maritiem panorama
door korvetkapitein (r) h. rogie

16

de damars en hun navo-collega's
door damar m.-cl. verschooten

20

neptunus-business
rédaction

23

woorden uit de zeemanskist - afmeren en zo
door oppermeester j.-b. dreesen

25

het marine kadettenkorps
le corps de cadets de marine

27

inhoud info - marine

sommaire info - marine

info-marine - info-reserve

31

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Medewerkers Info-Marine
Collaborateurs Info-Marine

1LZ N. Helmoortel (COMIENAV), 1LZ
J. Vandewalle (COMLOGNAV), VTZ W.
Manhaeve (COMOPSNAV), 1MC R. Of-
fermans (COMIENAV), 1MC A. De
Vreese (COMLOGNAV), 1MC Ch. Van-
daele (COMLOGNAV), 1MC Desmet
(COMSERVOST), 1MC M. Stevens (NAV-
COMPORTOST), 1MR E. Wets (COMOP-
SNAV), 1MR Malfait (NAVCOMPORT-
ZEB), 1 OM Van Hoof, 1 MC Van Loocke

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, pu-
blicité, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse,
publicité, la boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Ostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30
van Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
500 F ere - d'honneur

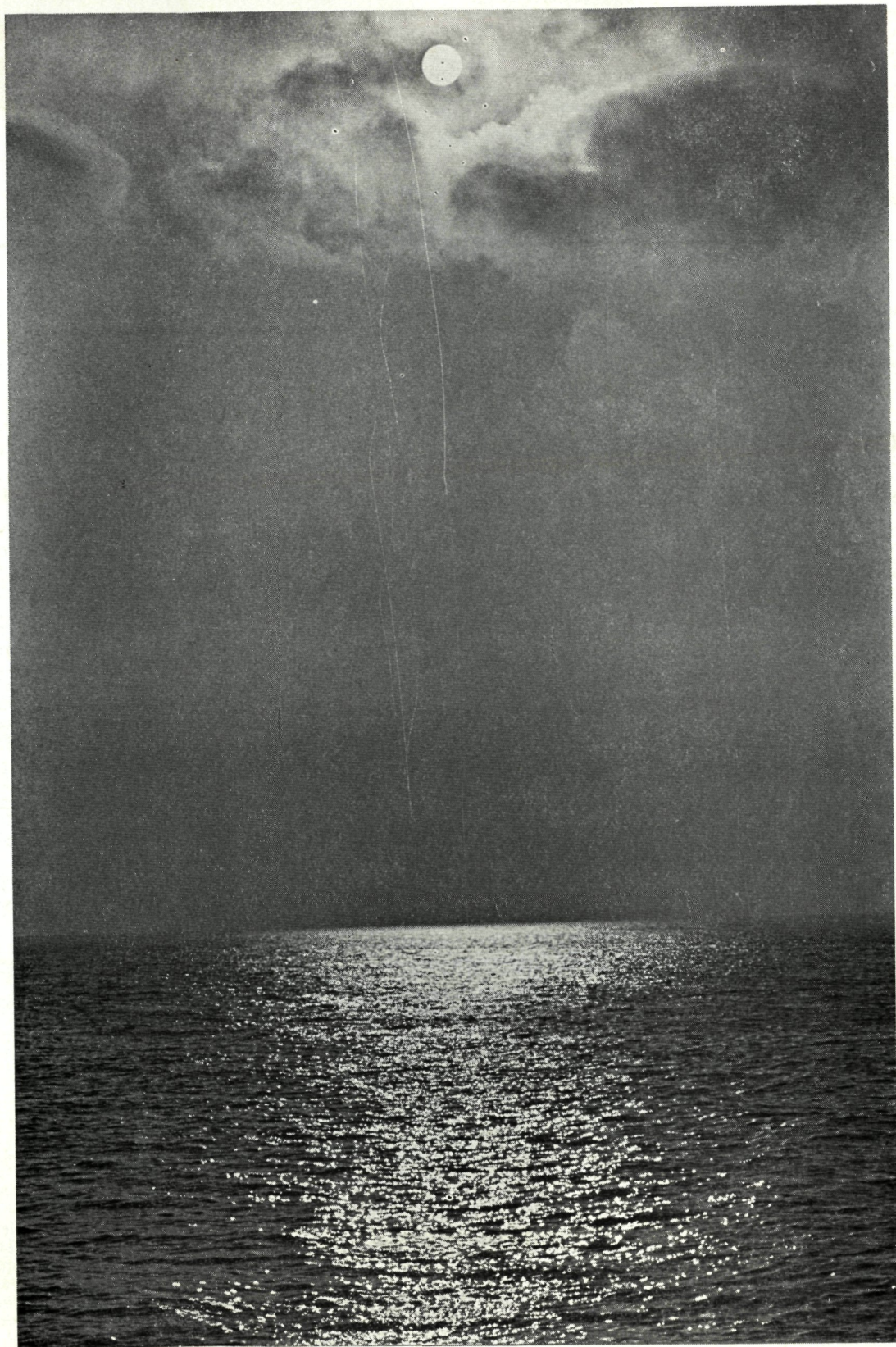
Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise
Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,
D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont,
A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van
Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Ver-
boven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Drye-
pondt, A. Schram



Nazomer op zee

door Korvetkapitein M. VERBOVEN

Op 25 augustus, amper tien dagen nadat de «GODETIA» was binnengelopen te OOSTENDE, vertrok het schip weer voor de volgende reis. Die eerste dag trappelden we nogal ter plaatse: een klassieke helikopteroefening, de gonio die nog moest gekalibreerd worden en het jaarlijkse zwempartijtje van de bemanning rond een reddingsvlot hielden het schip vlak onder de kust. Na de middag zorgde een frisse noordooster voor een korte diepe golfslag zodat het zwemmen moest beperkt worden tot een demonstratie door enkele enthousiaste waterratten. Eén en ander had tot gevolg dat het al pikdonker was toen de «GODETIA» in de omgeving van de Sandetti zijn ankerplaats opzocht.

Langs de Engelse zuidkust schoot het nadien wel beter op, maar het bezoek aan een paar vissers en hardnekkige mistbanken 's nachts en 's morgens remden toch nog zodanig af dat we pas de derde dag ter hoogte van Plymouth zaten. Iedereen nam echter best vrede met de gang van zaken, want de zee bleef kalm en, na het optrekken van de nevel, was het zonnig en warm. Precies dan en daar kreeg een matroos een metaalsplinter in het oog en alleen behandeling aan wal kon dat stukje er uitkrijgen. Op aanvraag zond de Britse Marine binnen het half uur een helikopter, die de gekwetste gulzig naar binnen winchte en in de richting van de kust verdween. Kort na de middag lieten de Britten weten dat ze splinter en oog weer gescheiden hadden en of we ons mannetje maar wilden komen oppikken. In de late namiddag op de rede van Plymouth kroop de matroos met een dichtomzwachteld oog vanuit een redeboot weer aan boord, wat het intermezzo besloot. In de schemerige avond, ergens nabij Lizard Head, ging de «GODETIA» voor anker.

ONDER DE IERSE KUST

's Morgens lag de zee stralend en plat, heuvels en kapen tekenden zich scherp af tegen een pijnlijkheldere lucht. Ten westen en ten noorden van Landsend lag er echter iets als een dikke wattige matras op zee, en de rest van de voormiddag gilde de scheepsfluit met zenuwslopende eentonigheid door de mist. Na de middag was het weer volop zomer met een spiegelgladde zee, zonder deining en zonder windrimpels.

Ten zuiden van de Ierse kust vond het schip een hele reeks vissers van de meest uiteenlopende nationaliteiten: Fransen, Spanjaarden, Russen. Vooral de Russen vielen op door hun alomtegenwoordigheid en door hun enorm-grote trellers. De inspectieploeg kreeg er meestal een uitbundige ontvangst. Vooral het laatste, een fabrieksschip, zette zijn beste beentje voor. De inspecteurs moesten proeven van alle variëteiten die aan boord werden ingeblikt, en opdat de volgende smaak beter tot zijn recht zou komen, diende de vorige eerst weggespoeld met vodka. De kapitein sleurde daarna de inspectieploeg het hele schip rond, van brug tot machinekamer, vanaf het visdek langs de hele lopende band van de afgehakte viskoppes tot de ingeblikte vis. Na de uiteindelijke controle en na veel wederzijdse lofuitingen over de geslaagde combinatie van vis en vodka enerzijds en de uitstekende smaak van het meegebrachte bier anderzijds, zag de inspectieploeg kans om zich los te rukken uit die overstelpende gastvrijheid en kwam nogal luidruchtig terug aan boord.

Het schip kroop verder westelijk langs de Ierse zuidkust, zigzagde naar alle vissers, vaarde 's nachts door naar een volgend gebied of ankerde in één van de diep-uitgevreten inhammen. Op een vrijdagavond geraakten we aan het meest westelijke punt en zocht het schip zijn weg door Bantry Bay naar de rustige smalle ankerplaats tussen het heuvelige Bear Island en de glooiende kust die daar overgaat in grijze verweerde rotsmassa's. Zoals de vorige dagen bleef het praktisch windloos, met een paar wolkenlierten boven de scherpgetekende purperen bergtoppen in het oosten en zwarte gekartelde rotsen tegen de rode avondlucht.

's Anderendaags ging het terug oostelijk, richting St George-kanaal en Ierse Zee. Er volgden enkele routinedagen met de klassieke controles van meestal Franse vissers die vooral ten zuiden van het eiland Man gegroepeerd zaten, met nu en dan een avond voor anker en dat alles op een zee die onwaarschijnlijk kalm bleef.

Op twee september, daags voor het voorziene binnelopen te Dublin, vertelde een Franse visser, de «KERIOLET», dat hij het zwaar had met zijn tech-

nische installatie. De « GODETIA » zette een mecanicien en een paar elektriciens aan boord, die generators en propulsie weer normaal aan 't draaien kregen. Op het ogenblik dat die visser echter met zijn schroef begon te slaan, maalde hij er prompt zijn net in. En nog stevig ook, want al zijn vooruit- en achteruittornen had alleen maar tot gevolg dat alles blokvast liep. Lichtjes in paniek vroeg hij over de radio of de « GODETIA » er wat aan kon doen. Voorlopig bleef dat beperkt tot opslepen, liefst in de richting Dublin want dat lag op amper veertig mijl en bovendien moest de « GODETIA » er 's anderendaags toch zijn. Een tros werd overgegeven, kort belegd en een half uur later lag de sleper « GODETIA » westelijk voor, richting Dublin Baai. 't Liep tegen middernacht eer de « GODETIA » in de baai voor anker lag met de « KERIOLET » naast zich. 's Morgens bleek dat net en schroef één groot vast kluwen vormden; er zat niets anders op dan de Fransman langsij te houden en zo Dublin haven binnen te varen. Achteraf hadden de plaatselijke duikers er nog een dag stevig werk aan om net en kabels van de schroef los te pulken.

Intussen lag de « GODETIA » te Dublin, in feite twee oude bekenden die mekaar terugzagen. Stad en omgeving lagen er nog even slordig bij. Eigenlijk is Dublin zelf het minst mooie deel van Ierland. Buiten een paar prachtige gebouwen - meestal kerken - en zeer geslaagd Iers handwerk vol Keltische motieven, was er weinig aantrekkelijks te vinden. Daarom trokken velen na de eerste verkenning naar de buiten, naar de ronde toppen van de Wicklow-heuvels die fris en blauw van de hei onder de ruime hemel lagen. En naar de dalen met de blinkende lange smalle meren gevat in vaalgele en grijze oeverstroken tussen donkergroene struiken en bossen. De dag van 't vertrek, de zesde september, namen de meesten zonder veel spijt afscheid van de stad; wel bleven de beelden hangen van de groene hellingen en de rustige meren toen ze, bij het afvaren van de Liffey, tegen de zuidelijke horizon de hoge heuvelrij afgelijnd zagen.

Laat in de avond ankerde het schip achter Lambay, een eiland met glooiende weiden naar het zuiden en een rotsige stijle halvemaaibaai vol zeevogels naar het noorden. 's Morgens zat alles nog maar eens dik in de mist. Pas tegen de middag klaarde het op; na de kerkdienst trok de « GODETIA » zijn anker uit de grond en stuurde loodrecht weg van de wal, de Ierse Zee in.

OP ONTDEKKING ROND SCHOTLAND

Twee dagen lang werd de hele zone afgezocht met als pover resultaat: een Fransman die op z'n een-tje de strook tussen Liverpool Bay en het eiland Man leegtrok. In de namiddag van de derde dag na het vertrek uit Dublin lag de « GODETIA » dwars van Mull of Galloway om de lange trek langs de Schotse westkust te beginnen. In de vooravond bleef het schip nog een wacht voor anker in Loch Ryan om 's morgens op het meest geschikte uur de nauwe Islay Sound tussen Islay en Jura binnen te varen.

Het begon echter allemaal niet zo best. Bij dage-raad lagen beide eilanden als kleurloze klompen steen in een miezerige regen en in het moeilijk doorbrekende morgenlicht schoven grauwe onherbergzame kusten aan weerszijden voorbij. Eens door Islay Sound geraakte het schip in een reeks regenbuien. Net voor het de Sound of Mull binnendraai-

de, klaarde het binnen het kwartier op. De wolken bleven nog aarzelend hangen rond de hoogste toppen van Mull en van het Schotse vasteland, maar overal elders trok de lucht in blauwe gaten open en opeens was er de zon.

Zowat drie uur deed het schip erover om door de Sound of Mull te varen, een opeenvolging van groenbemoste grijze, bruine en rode rotskusten, kale ronde toppen, dichtbeboste valleien en kloven, kleine baaien met enkele strakke huisjes, en rondom op de achtergrond de blauw-grijze grillige silhouetten van de Schotse bergen. Eens buiten de Sound lieten we het eiland Muck aan stuurboord en hielden daarna een noordelijke koers aan, door de brede pas tussen Rum en Eigg, twee eilanden die als ongenaakbare en ruwe wachters de korte doorgang een majestatische stijl geven. Tegen de avond hield het schip dicht onder de verwerde westkust van Skye en het was al donker toen de « GODETIA » op eerbiedige afstand de ondiepten en rotspunten vóór de noordelijke punt van Skye passeerde en de wijde ruimte van de Minch instoomde. In de nacht rondde we kaap Wrath, een licht ergens in de duisternis. Onder een hoge morgenzon lag Pentlant rijs recht vooruit te blikken, met over bakboord de loodrechte donkere rotswand van het eiland Hoy, achter een hevige draaistroom vol witte schuimkoppen. In de engte zelf liep de stroom nog licht mee, en al vóór de middag ging de « GODETIA » een zuidelijke koers voorliggen, de Noordzee in.

Pas in het zuiden van de enorme trechter Morray Firth liepen we weer op vissers, allemaal Schotten. En de rest van de dag was de visserijploeg weer zoet met inspekteren. Net voor zonsondergang trok het anker zich in de grond op enkele kabels van Fraserburghs haveningang. Vanaf het schip bekeken leek het plaatsje wel een middeleeuws prentje, met naar mekaar grijpende pieren waarop ronde brede torens, met de pieken van zijn torentjes en gebouwen, en de lage huisjes langs de kaai, alles in dezelfde grauwigrijke steen.

's Morgens ging het verder zuidwaarts. De volgende dag, rond de 54e breedtegraad, lag er een hele trits Belgische vissers en de inspectieploeg liep nog eens warm.

Vóór Dublin was het weer gewoonweg een droom geweest; nadien werd het wisselvalliger, met nu en dan wat wind en regen, maar nooit meer dan kracht zes. En nu beloofde de voorspelling van de Admiralty zo ineens een flinke storm uit het noordwesten. De hele dag had de zee zich nochtans erg onschuldig gehouden, met amper een flauwe bries. Tijdens het bezoek aan de laatste visser verslechterte het echter zienderogen. In het westen lag over de hele horizon een donkergrijze wolkenlaag die snel naar het schip toegroeide. Reeds vóór de inspectie zich aan boord hees, zat de zee vol opspringende witte kopjes en amper een uur later zwiepte de buienlijn over het schip en trok de wind strepen schuim op de snelvormende golven. Na een paar uur werkte de « GODETIA » zich zwaar stampend en slingerend naar de kust toe, geraakte tegen middernacht in de luwte van Flamborough Head en ging voor anker in de baai. De hele nacht hield de storm aan; in de morgen blies hij zich leeg, de « GODETIA » ging anker op en begon, hevig slingerend, aan de oversteek naar Denemarken, want intussen schreven we al 13 september, en op de 17e zeer vroeg werden we vóór Odense verwacht.

ODENSE, EEN DEENSE DROOM

In de loop van de dag nam de wind af, maar de diepe korte deining bleef onverminderd doorzetten. Tijdens de hele oversteek zat het schip iets ten zuiden van de storingskern en terwijl over de omliggende zones de stormwaarschuwingen werden uitgestrooid als confetti op vastenavond, zat de « GODETIA » hoogstens in windkracht drie. Nabij de noordwestkust van Jutland rees de vrees dat we toch nog zouden delen van de brokken; de lagedrukkern bleef als op verzoek aarzelend hangen boven Zuid-Noorwegen en Skagen werd gerond onder een stralende hemel boven een vlakke zee. 's Namiddags, voor anker, kreeg het schip een degelijke beurt. Afgezien van de fascinerende navigatie, stelde de rest van het Kattegat en de Kleine Belt geen verdere problemen. En het deemsterde al toen de « GODETIA » ankerde ten noorden de Skoven, nabij de toegang tot de Odense fjord.

Te acht uur hees de loods zich aan boord, zei op bevelende toon dat hij het roer nam, wees erop dat het een erg nauwe geul was en dat hij een paar dagen voordien er nog met een schip aan de grond had gezeten. En even later voegde hij eraan toe, dat het bewuste schip wel dieper lag. Na dat bemoedigend commentaar vroeg hij om « volle kracht vooruit » en begonnen we aan de meest boeiende maritieme slalom die we ooit meemaakten.

De vaargeul slingert zich op een natuurlijke dus grillige manier door Odense fjord. De geul is bebaand met boeitjes die niet meer dan één tot twee kabels uiteen liggen en een vaarwater openlaten van meestal 35 tot 60 meter breed. Op sommige stroken glijden de boeien met enkele meters overschot aan beide zijden voorbij. Dat gebeurt allemaal op volle snelheid met een bruisende hekgolf over de ondiepe randen van de geul. De tweede helft van de nadering bestaat uit een kanaal dat, hoewel niet erg breed, toch een opluchting is na de natuurlijke geul door de fjord.

Na een laatste scherpe bocht in het kanaal, draaide de « GODETIA » zich tegen een comfortabele kaai en de ontdekking van Odense kon beginnen. Het bleek een gezellige stad te zijn met groene stroken, met nog veel kronkelende straten en straatjes, een onnoemelijk aantal oude Deense huizen, een aantrekkelijk heropgebouwd Andersen-kwartier en,

aan de rand van de stad, een Funens Bokrijk. Het landschap buiten de stad heeft veel weg van het Vlaamse heuvelland, doch in Funen liggen er bovendien prachtige en uitgestrekte meren die zowat allemaal beschermd natuurgebied zijn.

Die enkele dagen te Odense vlogen gewoon voorbij. Dat was de algemene indruk toen de « GODETIA » op 20 september langzaam van de kaai loskwam en zich door de Odense fjord naar buiten wurmd. Het watervlak zat dit keer vol witte vlekjes waarop witte kaarsrechte stokjes van de duizenden zwanen die in de fjord samengroepen.

Het afzetten van de loods nabij Skoven zette het eindpunt achter dit eerste en onvergetelijk bezoek aan Odense.

NAJAAR IN DE NOORDZEE

Het ging nu de weg terug, eerst een stuk van de Kleine Belt, dan weer het Kattegat en het Skagerrak.

Het hele verblijf te Odense bleef het onwaarschijnlijk mooi en warm weer, en dat hield aan tot enkele uren na het ronden van Skagen. Een snel opkomende westenwind vormde al vlug een stijle, diepe zee. De kracht nam toe tot zeven en acht, en de vaart liep in verhouding terug. Pas nadat het schip vrijgeraakte van de Deense westkust en op een zuidelijke koers voor een iets ruimende wind kon weglopen, kwam er meer schot in de zaak. Voorbij Esbjerg zakte de windkracht wel terug tot vijf, maar de zeegang bleef. Tegen de avond ankerde de « GODETIA » achter Helgoland. De dag daarop bleek de wind te zijn gekrompen naar het zuidwesten en daar bleef hij steken tijdens de oversteek naar de Britse kust. Hij zwakte wel wat af zodat het nog net ging om een paar vissers te bezoeken, maar in de late namiddag van 24 september zat het spel weer op de wagen met windstoten tot acht. Voor de laatste nacht op zee ankerde het schip nabij Southwold.

De hele daaropvolgende dag, op zijn koers naar de Belgische kust, bokste de « GODETIA » tegen een zuidwesterstorm. 's Namiddags, bij het binnenlopen te Zeebrugge, gierde de wind nog met onverminderde kracht, één en al behulpzaamheid om de « GODETIA » in een minimum van tijd tegen de leeggewaalde thuiskaai te krijgen.



Avez-vous déjà la

« Cravate force navale » ?

Hebt U reeds een

« Zeemachtdas » ?

La vente et l'achat des navires de mer

par LUC. L. CARLIER

d'après une causerie professionnelle donnée au Rotary Anvers-Escout le 15 avril 1975 et publiée dans le « Rotary International » Nr 24 de juin 1975.

Si vous le voulez bien, je voudrais vous exposer les grandes lignes du sujet en respectant le plan suivant :

1. Evolution générale de la flotte mondiale.
2. Raisons qui poussent aux mutations de propriétés.
3. Evolution des prix.
4. Procédures et techniques relatives à la vente et à l'achat.

Le port en lourds de la flotte mondiale s'élève actuellement à environ 483 millions de tonnes. Afin d'éviter certaines confusions, fréquentes dans ce domaine, je crois utile de préciser que ce tonnage exprime la capacité de chargement. Il ne peut donc pas être confondu avec le tonnage brut qui, exprimé en tonneaux moorson (soit 100 pieds cubes) représente le volume total du navire ni avec le tonnage net qui est la partie du volume du navire réservée exclusivement aux marchandises embarquées. Ces deux derniers tonnages, avec certaines variantes, sont utilisés quasi exclusivement pour le calcul de droits de ports et de canaux.

La flotte mondiale qui, plus que n'importe quel autre mode de transport est étroitement liée au commerce mondial, a doublé au cours des 10 dernières années. Cette flotte est donc relativement jeune : plus de 40 % du tonnage a été construit au cours des 5 dernières années tandis que plus de 50 % de tous les navires ont une moyenne d'âge se situant entre 5 et 20 années.

Les pavillons les plus représentés sont en ordre :

- | | |
|---------------|------|
| 1. Libéria | 19 % |
| 2. Japon | 12 % |
| 3. Angleterre | 10 % |
| 4. Norvège | 9 % |
| 5. Grèce | 7 % |

La Belgique, avec ses 75 navires, contribue pour 0,35 % dans le tonnage mondial.

L'importance de la flotte du Libéria s'explique par la décision de bon nombre d'armateurs d'immatriculer leurs navires sous ce pavillon dit « de complaisance ». D'autres pays ont également offert ou offrent des facilités pour l'immatriculation sous un pavillon de complaisance. Il s'agit du Panama, Honduras, Costa Rica, Liban, Chypre, Somalie, Maroc,

Singapour, Saint-Marin, Haïti, Malte et Sierra Leone. Les aspects relatifs aux problèmes du pavillon de complaisance sont variés et complexes et il est impossible de les présenter au cours de ce bref exposé. Permettez-moi cependant de vous résumer certains avantages et inconvénients résultant de l'immatriculation de navires sous de tels pavillons.

1. Avantages

- Fiscaux : tous les pays de complaisance proposent des tarifs fiscaux extrêmement réduits ;
- le pavillon de complaisance permet à l'armateur des conditions d'exploitation beaucoup plus intéressantes, principalement en ce qui concerne la composition de l'équipage et le coût salarial de celui-ci. A titre d'exemple : Les Deutsche Afrika-Linien ont estimé qu'ils pourraient exploiter un de leurs navires avec 27 hommes au lieu des 38 exigés en cas d'exploitation sous pavillon allemand ;
- l'immatriculation sous pavillon de complaisance est utile quand les propriétaires ne tiennent pas à s'identifier à un pays donné (exemple : Israël et l'Afrique du Sud ont eu largement recours à des pavillons de complaisance).

2. Inconvénients

- Financiers : le propriétaire qui a recours à un pavillon de complaisance ne peut pas profiter des avantages que certains pays réservent aux navires battant leur pavillon national. Ces avantages peuvent être accordés sous des formes diverses telles que des avantages d'ordre fiscal, des subventions directes, des facilités de crédit ou l'octroi de prêts à taux réduits. A ce sujet il est intéressant de remarquer que dans notre pays une aide appréciable est donnée aux armateurs pour l'achat de nouveaux navires. Cette aide comporte entre autres la mise à disposition à un taux d'intérêt réduit d'un fonds s'élevant actuellement à environ 4 milliards de francs. Ce montant est appelé à s'accroître.
- Sous la pression du syndicat mondial des gens de mer, la « International Transportation Federation » (I.T.F.), des contraintes sont imposées aux armateurs ayant immatriculé leurs navires sous pavillon de complaisance. Ces contraintes

entraînent l'application de certaines normes minimales sur le plan des conditions d'emploi des équipages. Le non respect de ces exigences peut provoquer des actions de boycott dans certains ports (par exemple en Australie et dans les pays scandinaves. Les affréteurs sont d'ailleurs devenus très prudents à ce sujet et bon nombre de contrats d'affrètement reprennent la clause suivante : « Owners agree that valid International Transportation Federation agreement for the vessel is available on board for the whole period of this Charter Party ».

- Les navires immatriculés sous pavillon de complaisance sont exclus des transports de cabotage lorsque ces derniers sont réservés à des navires battant le pavillon de pays particuliers, ce qui par exemple est le cas aux Etats-Unis, et plus près de nous, en France.

Certains états socialistes pénalisent le pavillon de complaisance en percevant pour ces navires des droits de ports plus élevés.

Au cours de la dernière décennie la flotte mondiale n'a pas uniquement évolué sur le plan de la capacité, mais sa structure également a subi des transformations importantes. C'est ainsi que la recherche toujours plus poussée et accélérée vers la rationalisation des transports maritimes en vue de les rendre plus économiques et efficaces, a donné naissance à une série de nouveaux types de navires et ici je cite à titre d'exemple :

- Ro-Ro = Roll on - Roll off
- O/O = Ore - Oil
- OBO = Oil - Bulk - Ore
- PROBO = Product Oil Bulk Ore
- toute la famille des bateaux équipés pour embarquer des chalands à bord tels que les Lash, Seabee, Bacat etc.
- les transporteurs de gaz tels que les LPG (Liquid Petroleum Gas Carrier) LNG (Liquid Natural Gas Carrier) etc.

Certains événements politiques et militaires ont également contribué à opérer des changements profonds dans la structure des flottes. N'oublions pas que le transport par container a pris naissance à la US Army au cours de la deuxième guerre mondiale et nous savons à quel point ce mode de transport s'est développé depuis. Un autre exemple est la fermeture du canal de Suez en juin 1967 qui contribua largement à donner le signal vers le gigantisme des pétroliers. Au moment de la fermeture du canal, un pétrolier ayant une capacité de chargement de 80.000 tonnes était déjà considéré comme un tonnage des plus respectables. Aujourd'hui, à peine 8 années plus tard, des unités de plus de 400.000 tonnes sillonnent les mers et les Français parlent même de « mégatonnes » (navires ayant une capacité de chargement de 1 million de tonnes). C'est ainsi qu'après la génération des VLCC (Very Large Crude Carrier) — navires ayant une capacité de chargement de 150.000 à 300.000 tonnes — est venue s'ajouter la famille des ULCC (Ultra Large Crude Carrier), navires transportant plus de 300.000 tonnes. Le plus grand pétrolier au monde est actuellement le « GLOBTIC LONDON », construit en 1973 et qui a une capacité de chargement de 484.000 tonnes, mesure 315 m de long, 63 m de large avec un tirant d'eau de 28 mètres.

Sur le plan économique la règle de l'« economy of scale » s'applique également dans le domaine du tonnage des navires. C'est ainsi que le coût du transport par tonne à bord d'un pétrolier de 250.000 tonnes est environ 40 % inférieur à celui d'un transport à bord d'un navire de 70.000 tonnes. (Une telle comparaison n'est valable que pour un transport sur une longue distance : par exemple sur la relation Golfe Persique / Rotterdam via le Cap de Bonne Espérance).

Si, sur le plan technologique les frontières de l'évolution vers le gigantisme semblent pouvoir s'élargir, des limites à ce développement seront imposées non seulement par des problèmes d'accessibilité aux mers, chenaux et ports, mais certainement aussi par une législation plus stricte en matière des dangers de pollution, des normes de construction plus sévères et des primes d'assurances plus élevées.

Voyons maintenant les raisons qui poussent aux mutations de propriétés. Il y a d'abord le cas des navires neufs. La commande de ceux-ci se fait directement par l'armateur au chantier naval. Toutefois, dans certains cas, on a pu constater que des navires en cours de construction étaient vendus par le donneur d'ordre. Il s'agissait généralement de mesures prises suite à une modification importante des prévisions d'exploitation (par exemple la perte de contrats d'affrètement) ou, ce qui se produit fréquemment pendant des périodes au cours desquelles on assiste parallèlement à une surchauffe sur le marché des frets et à un débordement des carnets de commande auprès des chantiers — résultant dans de longs délais de livraison — des acheteurs pressés recherchant des navires en voie de finition. C'est ainsi qu'en 1973-74 on a vu des armateurs vendre des bateaux inachevés avec une marge bénéficiaire dépassant 100 %.

Comme vous le savez, nous assistons aujourd'hui dans le secteur pétrolier à un phénomène inverse, notamment à une cascade d'annulations de commandes auprès des chantiers. Suivant des chiffres tout récents, et en ce qui concerne les grandes unités, ces annulations se rapportent à 19 navires entre 100.000 et 250.000 tonnes, 9 navires entre 250.000 et 400.000 tonnes et 4 navires de plus de 400.000 tonnes. Certains armateurs sont intéressés dans les chantiers auxquels ils avaient passé commande. Dans ce cas les conséquences résultant de telles annulations sont moins compliquées. Souvent l'armateur qui annule une commande, la remplace par d'autres ordres (par exemple des plates-formes de forage ou des navires d'un autre type).

Le « dépassement » de bon nombre de navires sur le plan économique et technique est souvent cause de vente. Ce genre de dépassement se produit actuellement d'une façon beaucoup plus accélérée que jadis. Les navires qui ne conviennent plus pour certains trafics sont remplacés par des navires automatisés, plus grands, plus rapides, ayant des cales et des moyens de manutention plus appropriés aux types de marchandises et à leur conditionnement.

Des navires ainsi « dépassés » peuvent cependant encore trouver une rentabilité valable pendant des périodes de haute conjoncture, dans des conditions d'exploitation différentes ou sur des relations où l'infrastructure portuaire n'a pas évolué au même rythme et ne permet pas l'accès de navires de grand tonnage.

Bon nombre de navires sont également achetés dans un but exclusivement spéculatif (par exemple en prévision de hausses du marché des frets dans certains secteurs).

Des acquisitions se font également en vue de renforcer une flotte existante pour l'exécution de certains nouveaux contrats.

Des périodes de crise amènent également une grande animation sur le marché des navires de seconde main (par exemple la guerre de Corée et le conflit au Vietnam ont donné lieu à une demande rapide et importante de tonnage d'occasion).

Enfin, et ne l'oublions pas, il y a également une demande de tonnage pour le remplacement des pertes et des mises à la ferraille de navires. Annuellement environ 2 % du tonnage mondial se perd ou trouve le chemin des chantiers de démolition.

En ce qui concerne les prix de navires, nous remarquons que ceux-ci sont étroitement liés à la conjoncture économique mondiale, reflétée par le marché des frets.

Les fluctuations de ces prix peuvent être aussi soudaines qu'importantes.

C'est ainsi qu'un bulkcarrier de 65.000 tonnes, construit en 1972, valait :

en février 1974 :

18 millions de US \$, quand le fret était de US \$ 3,40 la tonne pour un time charter ;

en juin 1974 :

25 millions de US \$ (le fret était à ce moment à US \$ 6,20) ;

en septembre 1974 :

19 millions de US \$. A ce moment le fret était tombé à US \$ 3,80.

Au cours de la même année 1974 nous avons vécu tout près de nous l'exemple d'un bulkcarrier de 42.000 tonnes, construit en 1963 — ayant donc 11 ans — qui a été vendu pour le prix qu'il avait coûté à sa construction. Les circonstances ont changé depuis. En effet, un nouveau bulkcarrier de 60.000 tonnes coûte aujourd'hui environ 800 millions de francs ; en seconde main un navire identique ayant seulement 5 ans, ne vaut plus que 350.000.000.

Egalement sur le marché des pétroliers d'occasion les fluctuations peuvent être brutales.

C'est ainsi que la valeur d'un tanker de 100.000 tonnes, construit en 1967/1968 est passée de 27 millions de US \$ fin 1973 à, à peine 11 millions de US \$ fin 1974.

Si, dans le secteur maritime, on peut parler aujourd'hui de gigantisme, celui-ci ne se limite pas au tonnage des navires ; il s'applique également aux prix que valent ceux-ci. A titre d'exemple citons que le chantier Boel à Tamise construit actuellement un méthanier de 130.000 m3 dont le coût s'élèvera à environ 4 milliards de francs belges.

A noter la solidité remarquable des nerfs des armateurs et donneurs d'ordre qui, depuis décembre 1974, assistent à une dégradation constante et rapide du marché des frets, qui se situe aujourd'hui de fait à son niveau quasi le plus bas depuis la dernière guerre mondiale.

Le petit exemple suivant illustre la passe difficile dans laquelle les armateurs se trouvent à présent : Un bulkcarrier de 50.000 tonnes obtient maintenant un fret d'environ \$ 4,75 pour un voyage transatlantique avec un chargement de grain.

Par rapport au taux de \$ 2,50 payé fin 1971, période de grande dépression sur le marché des frets, on peut donc constater une augmentation relative de

\$ 2,25/tonne, soit au total, une augmentation de recettes de 112.500 \$.

Malheureusement cette augmentation est loin de couvrir les hausses des frais fixes et variables enregistrées depuis fin 1971. En effet, rien qu'en coût supplémentaire pour l'achat de soutes, il faut compter pour le voyage en question une dépense supplémentaire d'environ \$ 85.000, ne laissant donc plus que \$ 27.500 pour couvrir les hausses de frais de port, de personnel, de réparation, d'équipement, d'assurances etc... A noter que ce calcul ne tient pas compte des modifications intervenues depuis 1971 dans le taux de change du \$ par rapport au franc.

Mais, si vous le voulez bien, venons-en aux procédures en techniques relatives à la vente/achat.

S'il s'agit d'une construction neuve, nous avons vu que celle-ci fait généralement l'objet d'une commande directe de l'armateur au chantier. Le choix de l'armateur dans la désignation du chantier peut être guidé par des considérations très variées telles que :

- le prix : (celui-ci pouvant être influencé par une politique de subsides accordés aux chantiers navals — ce qui a été le cas sur une très grande échelle par exemple au Japon, ainsi qu'en France et en Angleterre. En Belgique, ce genre de subsides est quasi nul, ce qui représente donc un handicap sérieux pour notre industrie nationale) ;
 - le financement ;
 - le délai de livraison ;
 - la réputation du chantier tant sur le plan de la main-d'œuvre que sur celui des matériaux utilisés ;
 - le climat social du chantier (pouvant influencer le délai de livraison) ;
 - la spécialisation éventuelle du chantier dans la construction de certains types de navires ;
 - la flexibilité du chantier pour s'adapter à des changements au cours de la construction suivant ainsi l'évolution technique qui elle ne s'arrête pas ;
- (n'oublions pas que 2 années peuvent s'écouler entre le placement de la commande et la réception du navire) ;
- le service après vente, en particulier après la période de garantie, qui s'étend généralement de 6 à 12 mois ;
- le dynamisme commercial du chantier.

S'il s'agit d'un navire de seconde main l'acheteur ou, le cas échéant, le vendeur fait généralement appel aux services d'un courtier spécialisé. Le vendeur fera part au courtier de son intention de vendre tandis que le candidat acheteur informera le courtier de son souhait d'acheter en précisant toutes les caractéristiques auxquelles le navire qu'il recherche devrait répondre.

La tâche du courtier consistera à rapprocher les deux parties en trouvant le navire qui réponde le mieux aux critères fixés. Ces travaux de recherches peuvent se faire individuellement, mais généralement les courtiers se rencontrent et conjointement ils s'efforcent de satisfaire la demande de leur clientèle.

Il n'est pas fréquent, mais il est aussi à conseiller d'acheter un navire suivant la formule : « dans l'état dans lequel il se trouve et où il se trouve »

— donc pratiquement sans examen approfondi. Dans le langage de nos marins flamands ceci s'appelle acheter un navire « zoals het rijlt en zijt ».

Il existe également des courtiers spécialisés dans certains types de navires (par exemple dans la vente de pétroliers, de bateaux passagers, de bateaux frigorifiques etc.).

La commission du courtier est en général environ 1 % du prix de vente, et est payée par le vendeur. Il est intéressant de noter que certains courtiers tiennent à garder un rôle absolument neutre dans l'appréciation par leur client de l'objet de la vente. C'est ainsi que Monsieur Robert Pierot, Directeur de la maison Jacques Pierot à New York, un des plus grands courtiers au monde, par l'entremise de qui des centaines de navires ont été vendus, m'a confié que pendant les négociations, il n'a jamais mis un pied à bord des navires pour lesquels il est intervenu, poursuivant ainsi une tradition établie par son oncle, fondateur de la société.

Si les recherches du courtier sont positives et après qu'il ait effectué une première sélection, il soumettra la fiche signalétique du navire susceptible d'intéresser l'acheteur à ce dernier. Une indication de prix est donnée ainsi que des dates et des lieux d'escale où le navire pourra être inspecté.

Une phase extrêmement importante de l'opération se présente maintenant pour l'acheteur, notamment l'appréciation de l'état du navire qui lui est présenté.

Il pourra pour cette tâche faire appel à ces propres experts (généralement son Capitaine d'armement et son directeur technique), mais, surtout, il pourra consulter le « Bureau de Classification » auprès duquel le navire est coté.

Rappelons qu'un « Bureau de Classification » est un organisme privé qui fournit tous renseignements relatifs au degré de confiance que mérite le navire marchand pour lequel il a été consulté.

Dès qu'il est sollicité par l'armateur, le Bureau de Classification examine une première fois et de façon très approfondie, le navire. Cet examen constitue la classification et a lieu soit au cours de la construction, soit ultérieurement pendant la vie du navire. La conclusion en est l'attribution d'une cote qui exprime l'avis sur le navire en question. Cette cote, qui est inscrite dans un certificat de classification, est valable pendant une certaine période appelée terme (généralement 4 années) sous réserve toutefois de l'exécution de visites de contrôle régulier (annuelles en principe) auxquelles s'ajoutent des examens occasionnels à la suite d'avaries ou lors de transformations. En cas de non exécution des visites, la cote peut être suspendue ou retirée.

Les Bureaux de Classification les plus réputés et reconnus par les Services de l'Inspection Maritime en Belgique sont :

Lloyds (Angleterre) ;

Bureau Veritas (France) ;

Germanischer Lloyd (Allemagne) ;

American Bureau of Shipping (Etats-Unis) ;

Norske Veritas (Norvège).

Mais, si vous le permettez, revenons-en à notre candidat acheteur qui aura donc déjà pu se faire une idée précise de l'état du navire qu'on lui a proposé et ceci grâce à ses propres moyens et à l'aide que le Bureau de Classification lui aura donnée pour connaître l'historique technique du navire. Si l'appréciation qu'il en a est favorable et si l'indication du prix est en rapport il entamera, le

cas échéant avec l'aide du courtier, des négociations en vue de fixer les conditions générales et particulières de la vente et achat.

Le résultat de ces négociations est repris dans un contrat de vente/achat qui généralement est inspiré du « Norwegian Sales Form ». Ce document, appelé « Memorandum of Agreement » est le résultat de longues années d'expérience et prévoit, sans équivoque, le règlement de quasi tous les points litigieux pouvant se présenter au cours d'une telle opération.

Je me permettrai de vous en citer quelques-uns :

- identification du navire avec indication de la cote octroyée par le Bureau de Classification ;
- le prix avec indication de la devise et des modalités de paiement (généralement 10 % à la signature du contrat et le solde à la livraison) ;
- une clause prévoyant la mise à sec du navire et, en cas de constat de dégâts aux œuvres vives pouvant affecter la cote du navire : l'engagement des vendeurs d'effectuer les réparations nécessaires ;
- l'engagement des acheteurs de changer le nom du navire et de modifier les couleurs et/ou sigle de l'ancien propriétaire apposés sur la cheminée ;
- engagement des vendeurs de remettre aux acheteurs tout ce qui appartient au navire avec la précision qu'il s'agit de tout ce qui est « used or unused, whether on board or ashore » ;
- engagement des vendeurs de remettre aux acheteurs un état hypothécaire se rapportant au navire vendu indiquant l'absence d'inscriptions ainsi qu'un certificat attestant que l'objet est quitte et libre de toutes dettes ;
- une clause d'arbitrage.

Si vous le permettez je voudrais terminer cet exposé par une petite anecdote :

A l'occasion d'une transaction de vente j'avais remarqué que l'acheteur, de nationalité américaine, était particulièrement difficile et méfiant. J'appris bientôt que mon interlocuteur avait fait quelques expériences moins heureuses dans des opérations d'achat de navires et en particulier la chose suivante lui était arrivée :

Il avait acheté un cargo se trouvant à la chaîne et désarmé depuis un certain temps dans un port sud-américain. Le navire avait été vendu par les créanciers et le contrat de vente prévoyait que mon interlocuteur en devenait propriétaire avec tout ce qui appartenait au navire, que ce soit à bord ou à terre.

Un nouvel équipage fut envoyé sur place et le navire fut mis en état de reprendre la mer. La veille du départ un représentant des autorités locales monta à bord et demanda à l'acheteur s'il était bien devenu propriétaire du navire et de tout ce qui s'y rapportait. Mon Américain, agréablement surpris par une telle sollicitude de la part des autorités portuaires pour s'assurer qu'il entre bien en possession de tout sont dû, répondit par l'affirmative. Le délégué des autorités locales l'invita ensuite à se rendre à la morgue de l'endroit où il pouvait prendre possession du corps d'un chef steward qui reposait dans la chambre froide. Il s'agissait d'un membre de l'ancien équipage, décédé en ville par suite d'une crise cardiaque la veille du désarmement du navire et dont personne n'avait réclamé le corps...



De "Multipurpose Car-Ferry" "Prinses Maria-Esmeralda"

De redactie van NEPTUNUS verontschuldigt zich bij de lezers voor de nogal laattijdige voorstelling van de carferry « PRINSES MARIA-ESMERALDA ». Wij waren inderdaad niet samen met de maritieme- en andere pers uitgenodigd op de voorstelling en hebben zelf sterk moeten aandringen een persnota te ontvangen. Ergens is de persdienst van de Regie voor Maritiem Transport zich niet bewust dat NEPTUNUS momenteel het maritiem tijdschrift met de grootste oplage en verspreiding is... spijtig.
E.V.H.

Het is bijna 129 jaar geleden dat de Belgische Staat begon met de exploitatie van de Oostende-Dover lijn. Sedert 4 maart 1846 hebben het Bestuur van het Zeewezen en sedert 1971, de Regie voor Maritiem Transport er steeds naar gestreefd een optimaal comfort te verschaffen aan de reizigers door regelmatige uitbreiding en vernieuwing van de vloot, alsook van de in- en ontschepingsinstallaties. In 1971 trad de Regie voor Maritiem Transport toe tot Sealink, merknaam voor het geheel van de scheepvaarlijnen die worden geëxploiteerd door de Belgische Regie voor Maritiem Transport, de Britse Spoorwegen, de Franse Spoorwegen en de Stoomvaartmaatschappij Zeeland. Dank zij de nauwe samenwerking met de Scheepvaartafdeling van de Britse Spoorwegen werd de modernisering van de vloot nog bespoedigd. Verder werden talrijke infrastructuurwerken uitgevoerd te Oostende, Dover en te Folkestone: zo werd te Oostende sedert juli 1974 een derde aanlegpost voor carferries in gebruik genomen en dit jaar wordt begonnen met belangrijke aanpassingswerken aan de in- en ontschepingsinstallaties voor de reizigers. Ook te Dover Western Docks werd een gloednieuwe carferryterminal gebouwd, zodat bij vertrek uit Oostende nu drie verschillende diensten naar Groot-Brittannië worden verzorgd, nl. Dover Eastern Docks (3 tot 8 afvaarten per dag), Dover Western Docks (3 tot 8 afvaarten per dag) en Folkestone (minstens 2 afvaarten per dag).

Wat de vlootvernieuwing zelf betreft, is de introductie van de multipurpose schepen de belangrijkste nieuwigheid van de laatste jaren. De steeds aangroeiende verkeersstroom van personenwagens en vooral de « boom » van het vrachtwagenverkeer vergt schepen die naast een groot aantal reizigers, ook een grote hoeveelheid personenwagens en vrachtwagens kunnen vervoeren. Naast de 2 Britse schepen, de « HENGIST » en de « HORSIA » die om beurten worden ingezet op de Oostende-Folkestone-lijn, beschikt de R.M.T. reeds over twee dergelijke multi-purpose schepen: de « PRINS PHILIPPE » (1973) en de « PRINCE LAURENT » (1974).

De « PRINSES MARIA-ESMERALDA » waarvan hier na een gedetailleerde beschrijving volgt, wordt eveneens ingezet op de zeevaarlijnen Oostende-Dover/Folkestone. Tenslotte zal in december 1975

het 4de multipurposeschip van de R.M.T., dat momenteel door de Cockerill werf wordt gebouwd, in dienst worden gesteld.

Het belang van de zeevaarlijnen Oostende-Dover/Folkestone in het verkeer tussen het Vasteland en Groot-Brittannië blijkt uit de volgende cijfers: in 1974 werden meer dan 2.200.000 reizigers en ± 315.000 voertuigen getransporteerd.

ALGEMENE BESCHRIJVING

De « PRINSES MARIA-ESMERALDA » is de eerste van twee « derde generatie » car-ferries bestemd voor de Regie voor Maritiem Transport.

Het ontwerp van de schepen is het resultaat van een ver doorgedreven samenwerking tussen scheepsbouwer C.Y.H. en rederij, waarbij de modernste car-ferry technieken gekoppeld werden aan de uitbatingservaring en de te voorziene toekomstige comforts- en exploitatieeisen.

De trend tot het in lijn brengen van één-klasse gecombineerde passagiers- en voertuigveerboten, de zogenaamde « multi-purposeschepen », waarvan sprake in de inleiding, werd in de twee nieuwe schepen consequent doorgetrokken. Als doel werd gesteld binnen welbepaalde scheepsafmetingen een maximum aantal voertuigen te kunnen verschepen, met een maximale flexibiliteit tussen vrachten en personenvervoer, samengaand met het passagierscomfort van een « cruise » vaartuig, maar in het perspectief van een 3.30 uur durend verblijf aan boord.

Als eerste streefdoel, wat de faciliteiten aangeboden aan de reizigers betreft, werd gesteld dat het comfort en diensten minstens moesten evenwaardig zijn aan deze van de jongste « ferries » op het Kanaal, doch aangepast aan de bestemming van het schip en aan de huidige en toekomstige voorzienbare eisen. Daarenboven moest voor iedere passagier een zitplaats aangeboden worden op een binnendeck.

Op de twee schepen is aan deze eisen ruimschoots voldaan. Voor de 1.200 passagiers staan er 1.359 zitplaatsen, op een gesloten dek, ter beschikking. Dit is een cijfer dat nog nooit op een veerboot bereikt werd. Temeer daar de beschutte dekoppervlakte per passagier 2 m² bedraagt, wat ver boven het internationaal gemiddelde ligt.



Naast de gebruikelijke lounges en salons zullen er drie bars zijn, een winkelruimte, discotheek met dansruimte, een zelfbedienings- en een stewards bediend restaurant, een kinderverzorgingslokaal, een damessalon, opschikken met stortbaden en een wasserette.

Klasse en voorschriften

De « PRINSES MARIA-ESMERALDA » werd gebouwd overeenkomstig de voorschriften van Bureau Veritas, klasse I 3/3E +, Grand Cabotage, Carferry en voldoet aan de eisen gesteld in SOLAS 1960, IMCO 1967 en 1973 en het Belgisch Zeevaartinspectie-reglement.

Hoofdafmetingen

Lengte over alles	118,40 m
Lengte tussen de loodlijnen	110,75 m
Breedte over de spanten	20,00 m
Breedte over de berghouten	20,60 m
Maximum diepgang	4,50 m
Holte tot D dek	6,40 m
Holte tot B dek	11,60 m
Draagvermogen	min. 1.200,00 T
Snelheid	22 knoop

Algemene inrichting

Het schip is van het rij-op/rij-af type, voorzien van hek- en boegdeur. De hekdeur wijkt af van het traditioneel type, daar het in plaats van vertikaal te openen, horizontaal open schuift. De twee halve deuren schuiven weg in de achter opbouw, een vrije opening latend van 5 m breedte en 4,73 m hoogte. De boegdeur heeft een vrije doorrit van 5 m breedte en 4,77 m hoogte.

Er is slechts één machineschacht die asymmetrisch opgesteld is ten opzichte van de lengteas van het schip. Dit laat toe vijf rijen vrachtvoertuigen op te stellen, ten overstaan van vier rijen op de vorige schepen van de R.M.T., bij een schip dat slechts 0,80 m breder is. Ofwel kunnen er zeven rijen personenwagens opgesteld worden. Het schip is aan stuur- en bakboord uitgerust met beweegbare auto-dekken, geschikt voor respectievelijk 34 en 54 auto's.

Op B dek is er een garage met een capaciteit van 46 personenwagens. Deze « shelterdek » garage kan bereikt worden vanuit de garage op D dek door middel van een hydraulische lift, met een capaciteit van 6 auto's, ofwel over een laadopening op het achterdek.

De totale capaciteit van het schip is 300 personenwagens of 37 opliggers van 12 m en 46 personenwagens.

Op D dek beschikt men over aansluitingen om geëlektrificeerd vrachtvoertuigen te voorzien van elektrische stroomstroom en perslucht.

Passagiersinrichtingen

De passagiersruimten, die hoofdzakelijk op de drie bovendecken liggen, worden bereikt vanaf de garagedekken door middel van een roltrap en vier gewone trappen. Ten behoeve van de mindervalide passagiers is er een lift tussen D- en B dek.

Aan elke uitgang van de garage zal een kaartjesautomaat opgesteld worden. Op het kaartje zal het nummer van de deur staan waarlangs de passagier de garage verlaten heeft. Bij aankomst kan de passagier, de aanwijzingen naar die deur volgend, zijn auto gemakkelijk terug vinden. Eén en ander is wel noodzakelijk als men bedenkt dat er zich 300 auto's aan boord kunnen bevinden.

De voetpassagiers schepen in langs een ruime ontvangsthal op B dek, waar zich het onthaal- en inlichtingskantoor bevindt evenals het wisselkantoor. Op B dek is er ruime veranda-bar voorzien van 212 zitplaatsen onder vorm van semi-ronde sofa's, opgesteld rug aan rug. Aansluitend op de bar is er een lounge met 100 zitplaatsen. Midscheeps, aan de overzijde van de inkomhal is een lounge met 184 zitplaatsen, bestaande uit ruime zetels met hoofd- en armsteunen. Deze lounge sluit aan met de passagierstoegang tot de « shelterdek garage ».

Achter op A dek is er aan stuurboord een zelfbedieningsrestaurant met 214 zitplaatsen. De lange toonbank, langsscheeps opgesteld, die het bedienen van de meest uitgebreide en gevarieerde menu's toelaat, is voorzien van gekoelde en verwarmde sekties zodat de spijsen en dranken in optimale voorwaarden kunnen uitgereikt worden. De keuken, voorzien van de meest moderne keukenapparatuur, sluit onmiddellijk aan op de toonbank. Aan bakboord is er een stewards-bediende restaurant, waar à la carte menu's kunnen opgediend worden aan 50 reizigers. Aansluitend op deze restaurant is er een lounge-annexe waar de nodige voorzieningen aanwezig zijn om indien noodzakelijk te fungeren als spijzaal voor nog eens 46 personen.

De toegang tot het zelfbedieningsrestaurant is doorheen een wandel-lounge met extra hoge vensters.

Langs de scheepszij zijn er acht ronde tafeltjes opgesteld met er omheen vier ronde kuipzeteltjes. Een uitstekende plaats om te kaarten of een gezelschapsspel te bedrijven.

Doorheen de hal op A dek bereikt men de rustlounge waar 180 « relax »-zetels uitnodigen tot een slaapje of rustig lezen.

Op het bootdek bevindt zich het « solarium », beschut tegen weer en wind, met brede openschuivende deuren die toegang geven tot het « sundeck », met op een paar passen afstand een volledig ingerichte bar. Dit is de ideale plaats om de trafiek op het Kanaal gade te slaan. In het « solarium » staan 72 rustzetels opgesteld, terwijl in de aanliggende bar 80 kuipzeteltjes uitnodigen tot een verfrissende dronk.

Ten behoeve van de jeugdige reizigers werd er op E dek een « discotheek » ingericht met dansvloer, relax-zone en automaten voor frisdranken en snoep. Zonder de andere passagiers te storen kan men er naar hartelust dansen, zingen en zich luidruchtig vermaken.

Op het voorste gedeelte van A dek bevinden er zich 9 gewone en 2 luxe hutten. De gewone hutten, met afzonderlijk toilet en wasbak, zijn voorzien van vier klapbedden, die tijdens de dag kunnen omgevormd worden tot twee sofa's met ruim zes zitplaatsen. De twee luxe hutten, met slaapgelegenheid voor twee personen hebben een afzonderlijke opschikruimte met stortbad, toilet en wasbak. Verder zijn er op het bootdek nog eens drie gewone hutten, uitgerust zoals deze van A dek. Alle hutten zijn te

bereiken zonder dat men zich op een onbeschermd dek moet begeven.

In de onmiddellijke omgeving van de hutten op A dek is er een kleine bar, uitgerust met alle voorzieningen, waarin dertig lage zetels zijn opgesteld. Deze bar, te bereiken zowel vanuit de huttenzone als vanuit het rustsalon, is ideaal voor een gemoeidelijke drink.

In de hal op B dek bevindt zich de toegang tot het « shopping-center » waar een ruime zelf-bedieningswinkel, een souvenirwinkel en aantrekkelijke toonkassen afleiding brengen tijdens de reis.

De voorzieningen voor de passagiers zijn zeer ruim, talrijk en oordeelkundig gespreid over alle dekken. Aansluitend op de lounge op B dek is er een damesalonnetje met kaptafels en aanliggend een kinderverzorgingslokaal. Op het E dek is er gelegenheid tot het nemen van een stortbad terwijl er eveneens een wassalon werd ingericht met was- en droogautomaten.

Het probleem van het reisgoed werd opgelost door talrijke bagageruimten en rekken te voorzien, zodat de passagiers hun bagage kunnen stellen in hun onmiddellijke omgeving en niet hoeven aan te schuiven bij centraal opgestelde rekken.

Ter verstrooiing van de reizigers en voornamelijk de kinderen werd er een gesloten televisiekring ingebouwd, met kijkkasten in de lounge op B dek, rustlounge, wandellounge en in de bar op het bootdek, waarop kleurfilmcassettes kunnen afgerold worden.

Voor de chauffeurs van de vrachtvoertuigen werd er een bijzondere ruimte voorzien, met een lounge,

Het garagedek.



stortbaden, opschikken, zes 4-persoons- en twee 2-persoonshutten, waar ze ongestoord door de andere reizigers kunnen rusten of beroepservaringen kunnen uitwisselen.

Machines en uitrusting

De voortstuwings- en stuurinrichting van de « PRINSES MARIA-ESMERALDA » is principieel dezelfde als deze van de twee voorgaande R.M.T. multi-purpose carferries. Grote handelbaarheid wordt verkregen door twee vrij-hangende achterroeren, een boegroer en een verstelbaar boegschroef aangedreven door een elektrische motor van 1.000 PK.

Als voortstuwingsmotoren werden dezelfde motoren als deze van de vorige schepen behouden, nl. twee Pielstick 18-cylinder dieselmotoren, type 18 PC-2- V 400, van elk 9.000 PK bij 520 t/min gekoppeld over reductieassen 2/1 aan twee vierbladige verstelbare KMW schroeven. De voortstuwing- en stuurinrichting wordt afstandbediend vanaf de brug. Toezicht over alle machines gebeurt vanuit een centrale controlekamer, waar, indien nodig, de bediening van de voortstuwing kan waargenomen worden.

De elektrische stroom, 380 V wisselstroom, wordt geleverd door drie alternatoren aangedreven door drie Stork-Werkspoor dieselmotoren van elk 980 PK bij 750 t/min.

Het schip is uitgerust met vier automatische hydro-elektrische meerlieren met een capaciteit van 15/25 ton, twee opgesteld op het voordek, twee op het achterdek. Deze lieren moeten het veilig meren bij alle weersomstandigheden toelaten, waarbij het schip automatisch tegen de aanlegfuik aangetrokken wordt.

De twee ankerlieren staan centraal opgesteld op het voorschip en bedienen dwarsscheeps de twee ankers. Voor afstoppen van de kunststofmeertouwen werden er hydraulische rotobolders opgesteld.

Brug

De inrichting, configuratie en uitrusting van de brug wijkt sterk af van de traditionele opstelling aan boord van de R.M.T. schepen. De nieuwe inrichting is het resultaat van het studiewerk verricht door een werkgroep van dekkofficiërs en technici van de rederij en in samenwerking met de scheepsbouwer. Alle bedienings- en stuurorganen, met uitzondering van het stuurrad, zijn opgesteld tegen het front van de brug. Het stuurrad werd op de klassieke plaats behouden. De brug is uitgerust met een zeer uitgebreid gamma nautische- en navigatie-instrumenten, o.m. een gecomputeriseerde « anti-aanvarings » navigatiesysteem ingebouwd in de gestabiliseerde navigatieradar, een doppler log dieptemeter, windmeter, gyro-kompas, een 16" vooruit radar met 10 cm en 3 cm band (dual set) en achteruit radar. In de druk bevaren wateren van het Kanaal is een dergelijk gesophistikeerd navigatie-instrumentarium een « must » geworden.

NIEUWIGHEDEN

Het streven van de Rederij en de Scheepsbouwer naar een optimaal comfort en een optimale veiligheid voor de reizigers, heeft geleid tot de onderstaande nieuwigheden :

1. Roltrap voor de passagiers tussen garagedek en passagiersverblijven.
2. Lift voor minder-valide passagiers.
3. Hutten voor vrachtwagenchauffeurs met douchezellen en een lounge.

4. Discotheek met dansvloer.
5. T.V. in gesloten circuit.
6. Publieke stortbaden.
7. Wassalon ten behoeve van de passagiers.
8. Damessalon.
9. Kinderverzorgingsruimte.
10. Luxe hutten met privaat stortbad en toilet.
11. Gewone hutten met privaat toilet en opschik.
12. Auto-lift tussen E en B dek.
13. Gelijktijdig, in-en/of ontschepen van personenwagens te Dover op twee niveau's (D en B dek).
14. Anti-aanvarings computer.
15. Schuifhekdeur.
16. Zelf-bedieningswinkel.

TECHNISCHE STEEKKAART

1. Algemeen

Motor « multi-purpose » carferry, rij-op/rij-af, boeg- en hekdeur. Vóór- en dubbel achterroeren, boegschroef, uitzwaibare roldempers. Schip in overeenstemming met SOLAS 1960, IMCO 1967 en 1973 en B.Z.I. Klasse: Bureau Veritas, I 3/3E+, Grand Cabotage Carferry. Snelheid 22 knopen.

2. Afmetingen

Lengte over alles	118,40 m
Lengte tussen de loodlijnen	110,75 m
Breedte over de spanten	20,00 m
Breedte over de berghouten	20,60 m
Maximum diepgang	4,50 m
Holte tot D dek	6,40 m
Holte tot B dek	11,60 m
Draagvermogen	min. 1200,00 t.

3. Aantal passagiers : 1200

4. Voertuigen capaciteit

37 x 12 m opleggers en 46 personenwagens, of 300 personenwagens.

Vrije hoogte in de garages, beweegbare autodekken omhoog : Min. 4,40 m ; 4,60 m voor één rij voertuigen.

Vrije hoogte onder de beweegbare autodekken, dekken omlaag : min. 2,700 m.

Vrije hoogte boven de beweegbare autodekken, dekken omlaag : min. 1,900 m.

Maximum wielbelasting op D dek : 5 t.

Maximum asbelasting op D dek : 13 t.

Maximum belasting dubbele as op D dek : 20 t.

5. Passagiersverblijven

2 de luxe hutten (2 passagiers)

12 gewone hutten (4 passagiers)

Veranda-bar B dek : 212 plaatsen

Lounge dek B voor : 100 plaatsen

Lounge dek B midden : 184 plaatsen

Wandellounge dek A, 32 plaatsen

Lounge-annexe A dek, 46 plaatsen

Rustsalon A dek, 100 plaatsen

Quiete-bar A dek, 30 plaatsen

Solarium Bootdek, 72 plaatsen

Solarium-bar Bootdek, 80 plaatsen

Zelf-bedieningsrestaurant A dek, 214 plaatsen

Stewards-bediend restaurant A dek, 50 plaatsen

Discotheek E dek, 75 plaatsen

8 chuffeurshutten (6 x 4 persoons- 2 x 2 persoons)

Chauffeurslounge, 12 plaatsen

Ziekenhut

bibliografie - bibliographie

Door E.A. VAN HAVERBEKE

« TRISMUS » par Patrick Van God, collection «Mer» chez ARTHAUD.

L'auteur de ce livre n'est autre que Patrick Van Godsenhoven, un jeune dentiste belge qui un beau jour mit à la voile et partit à l'aventure sur les océans. Patrick nous emmène au fil de l'étrave en Amérique du Sud, aux Galapagos et à l'île de Robinson Crusoë. Il nous fait revivre dans un style très alerte, les aventures qui parsèment sa route. Son exploit, car on peut parler d'exploit est le passage du Cap Horn, en hiver, et d'Est en Ouest. Van God est probablement le premier yachtman à l'avoir accompli. Ce livre se lit facilement et tient le lecteur continuellement en haleine.

Sous des dehors jeunes et pince-sans-rire, l'auteur laisse percer des qualités humaines forgées par des milliers de milles de mer.

* * *

« LE BONHEUR SUR LA MER » par Christian et France Guillain, Collection « Vécu », chez Robert Laffont.

Ce livre est le récit de 10 ans de vie familiale et de navigation hauturière à bord de plusieurs yachts. L'auteur nous conte la genèse de sa vie nautique et nous décrit ses croisières transocéaniques avec son mari et leur bébé. Ce livre semble avoir été écrit un peu à la hâte et recèle plusieurs inexactitudes et invraisemblances. Le dernier chapitre est écrit par Christian Guillain qui narre sa dernière traversée, en solitaire, de l'Atlantique.

* * *

« DOVE » par Robin Lee Graham chez Flammarion.

Dove est le nom d'un petit voilier de 6.60 m. à bord duquel l'auteur qui a 17 ans au moment d'appareiller, réalise son rêve. Nous suivons « DOVE » dans son périple autour du monde, au cours duquel Robin rencontre Patricia, une jeune australienne qu'il finira par épouser. Ce récit très frais nous montre l'évolution des sentiments du jeune homme qui penchent vers l'amour plutôt que vers la voile. En résumé une belle histoire d'amour avec pour toile de fond le voilier et la mer.

Henri L.V. DE GROOTE, **De zeeassurantie te Antwerpen en te Brugge in de XVIe eeuw**, Uitgave Marine Academie, Steenplein 1, 2000 Antwerpen, Tel. 031-32.08.50, postrekening 000-0416757-45, p. 178 + illustraties, 350,— F.

Toen Antwerpen tijdens de zestiende eeuw uitgroeide tot het internationaal knooppunt van de wereldhandel, nam de zeeassurantie in de Scheldestad eveneens aan belangrijkheid toe. Het zeeverzekeringsrecht van Antwerpen in de zestiende eeuw is de belangrijkste bron van het zeeverzekeringsrecht in de Nederlanden.

Over de aspecten van het zeeverzekeringswezen en het zeeverzekeringsrecht te Antwerpen en te Brugge in de zestiende eeuw handelt Henry L.V. De Grootte in zijn studie over « De zeeassurantie te Antwerpen en te Brugge in de zestiende eeuw ».

De inhoud is als volgt:

Hoofdstuk I. Kort overzicht van de zeeassurantie vóór de zestiende eeuw.

Hoofdstuk II. Wetgeving en rechtspraak op de zeeverzekering in de Nederlanden.

1. De scabinale rechtspraak te Brugge tijdens de vijftiende en zestiende eeuw.
2. Zestiende-eeuwse Antwerpse akten betreffende zeeverzekering.
3. Vijftiende- en zestiende-eeuwse wetgeving van de centrale regering op de zeevaart en de assurantie.
4. a. De « Hordenanzas » van de consuls der Spaanse natie te Brugge, 1569 (n.s.)
b. Is het Antwerpse zeeassurantierecht vervat in deze « Hordenanzas »?
c. De Antwerpse cotumen.
5. J.B. Ferrufim en zijn poging om als superintendant van de assurantiepolissen te worden aangesteld. - De administrateurs Gonzalez Gante en Guillamas.

Hoofdstuk III. Zestiende-eeuwse Antwerpse polissen van zeeassurantie. Inleiding.

1. Vergelijking van deze polissen.
2. Verbintenis-clausule. - Schelmerij.
3. Verzekering op goede en kwade tijding.
4. Verzekering op koopwaren, op casco en op vrachtloon. Bodemerij - Herververzekering.
5. De premie.
6. Wijze van boeking van assurantielasten in de zestiende eeuw.

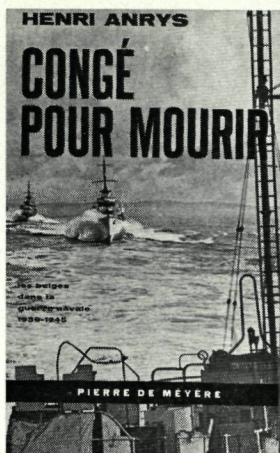
Hoofdstuk IV. Organisatie van de zeeverzekering te Antwerpen.

1. De notarissen. - De dispatcheurs. - Averij en Schipbreuk.
2. De makelaars, hoofdzakelijk Juan Henriquez.
3. Verzekerden en assuradeurs. - Bestemming van de verzekerde goederen. - Annuleren van de verzekering.
4. Zestiende-eeuwse assurantiecompagnieën te Antwerpen.

Hoofdstuk V. Kort overzicht van de zeeassurantie te Antwerpen na de zestiende eeuw.

Bibliografie.

* * *



Henri ANRYS, Congé pour mourir, Editions P. de Mévère, Bruxelles, 1975, 8°, p. 480 + illustrations, 480,— F. Préface par le Commodore J.P.L. VAN DYCK, Chef d'Etat-Major de la Force Navale.

Juillet 1940. Après la capitulation de l'Armée, le gouvernement belge hésite à rallier Londres. Réfugiés en Angleterre, les pêcheurs belges qui ont participé à l'évacuation de Dunkerque et les marins de l'Etat sont plongés dans le désarroi. Le lieutenant Victor Billet, excédé, offre ses services à l'Amirauté britannique. Il est aussitôt rappelé à l'ordre par l'Administration de la Marine belge qui espère toujours pouvoir convaincre les équipages entiers des paquebots de l'Etat de reprendre le combat aux côtés des Anglais et des Forces libres. Billet demande alors un congé sans solde pour pouvoir continuer ses démarches. Il est soutenu par l'Amirauté et l'Administration belge ratifie son initiative. Une Section belge est créée au sein de la Royal Navy dès octobre 1940. Le 19 août 1942, Billet est porté disparu lors du raid sur Dieppe. Mais son congé n'a pas été vain. Derrière lui des centaines de pêcheurs, de capitaines au long cours, de jeunes évadés de Belgique sont entrés dans la Marine anglaise. Le gouvernement belge en exil, qui a lancé un ordre de mobilisation générale, leur accorde une dispense de service militaire afin de leur permettre de se battre sur tous les océans pour la libération de leur pays occupé.

Ceci est l'histoire de la formation de la Section belge, des corvettes « GODETIA » et « BUTTERCUP » et des combats dans lesquels elles furent plongées, des six dragueurs de mines de la 118e flottille, de quelques patrouilleurs et des officiers et matelots

qui combattirent et parfois moururent dispersés sur des unités britanniques pour la liberté.

C'est aussi par le fait même l'histoire de toute la bataille de l'Atlantique, du raid sur Dieppe, du débarquement de Normandie, du siège de Malte, des combats de 1944 devant Anvers et Ostende et de beaucoup d'autres opérations vues sous l'angle des Belges qui y ont participé.

L'AUTEUR

Henri ANRYS est Docteur en Droit. Il s'occupe plus particulièrement de droit médical, mais il est également Capitaine de corvette (S) de réserve de la Force Navale. Ayant été correspondant maritime de nombreux journaux et revues, il est l'auteur de plusieurs ouvrages de vulgarisation maritime dont « La Marine d'aujourd'hui », « La Marine d'hier », « Les Navires de Guerre » (2 vol.), « La Marine Marchande ».

L'auteur s'est attaché depuis près de vingt ans à la reconstitution de l'histoire des Belges qui combattirent dans la Royal Navy de 1940 à 1945. Il s'est livré à un long et patient travail, dépouillant les livres de bord d'unités, les rapports de combats à l'Amirauté britannique, les messages navals, interviewant les protagonistes de l'aventure, recherchant inlassablement des archives dispersées. En 1961, il publia une première version de « Congé pour Mourir » qui lui valut le Prix Rotsaert de littérature maritime. La poursuite de ses recherches permet maintenant de présenter un volume presque doublé d'importance, plus complet, plus précis et qui pourra être considéré comme l'ouvrage de base concernant l'histoire de la Royal Navy Section Belge.

Dans cette dernière version, comme dans la première, l'auteur s'est efforcé d'allier la précision du dossier historique et la coloration du récit pour décrire ce petit monde haut en couleur et bien de chez nous, plongé dans une des institutions les plus fermées et les plus traditionnelles qui puissent se trouver en dehors de la Belgique, la Marine royale britannique.

* * *

Henri ANRYS, Congé pour mourir, Brussel, Ed. De Mévère, 1975, 8°, p. 482, talrijke illustraties.

De heruitgave van dit belangrijke werk van de wording-geschiedenis van onze Zeemacht, is bijna verduubeld in vergelijking met de eerste uitgave (1961).

De auteur heeft bij het « herwerken » inderdaad heel wat meer bronnen kunnen raadplegen. Met een bijzonder vlotte pen weet H. Anrys de feiten op een boeiende manier voor te stellen... een wetenschappelijk werk dat leest als een roman. Niet-tegenstaande de talrijke gesprekken met de ooggetuigen (p. 27) zijn er hier en daar nog enkele onnauwkeurigheden uit de eerste uitgave onverbetert gebleven. Het werk is uitgebreid voorzien van illustraties en Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht zorgde voor een bijzonder interessante inleiding.

Voor iemand die belangstelling heeft in de Zeemacht is dit boek een « must ».

Om te besluiten een wens... dat men zo vlug mogelijk voor een Nederlandse vertaling zorgt !

maritiem panorama

Door Korvetkapitein (reserve) H. ROGIE

Deze bijdrage tot ons maritiem panorama brengt bondig nieuws over het ontworpen **duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet**.

Inleiding

In het voorjaar 1975 ontstond in ons land andermaal een hevige beroering omtrent het ontworpen verbindingskanaal tussen het Albertkanaal en de nieuwe Schelde-Rijnverbinding. De geplande doorsteek, beter gekend onder de benaming duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet, loopt immers dwars doorheen de mooie Voorkempen en is daarom ook het zorgkind van een zeer dynamische actiegroep ter beveiliging van het leefmilieu. Het departement van O.W. had in januari bekendgemaakt dat de ontworpen verbinding zonder enige wijziging weldra zou geïmplementeerd worden. Vandaar het vrij scherp verzet van het aktiekomitee « Red de Voorkempen ». De hernieuwde campagne tegen de regeringsplannen nam vrij diverse vormen aan. Wij citeren : moties van Kempische gemeentebesturen, protest van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon, inzamelen van handtekeningen, stellingnamen van jeugdraden, open-schooldagen van onderwijsinstellingen uit het Antwerpse, en alvast bijzonder spektakulair : de grootscheepse fietsentocht en -betoging in de hoofdstad. De reactie van de centrale overheid was echter bijzonder duidelijk en lakoniek. Een interdepartementale commissie zou het probleem opnieuw bestuderen alhoewel aan de fundamentele opties i.v.m. het kanaaltracé geen wijzigingen gebracht worden. Intussen zijn de polemieken geluwd en de passies getemperd. Wij maken dan ook van het bestand gebruik om het onderwerp in alle sereniteit en objectiviteit te bespreken.

* * *

Opzet van het duwvaartkanaal

Voor het ogenblik geschiedt de verbinding tussen het Albertkanaal en de Antwerpse haven via de zuidelijke havendokken. Anderzijds start de nieuwe Schelde-Rijnverbinding aan de noordelijk gelegen kanaaldokken. Het is duidelijk dat de aansluiting van het Albertkanaal zowel met onze metropoolhaven als met de Schelde-Rijnverbinding te excentrisch is gelegen. Continuïteit in de scheepvaart-

trafiek en rotatiesnelheid van binnenschepen en duwkonvooien pleiten immers voor een kortere en snellere vaarweg. Vergeten wij ook niet dat deze aansluiting onderdeel is van de verbinding Luik-Rotterdam en Luik-Rijnbekken. Men kent immers het belang van het transitoverkeer voor de Antwerpse haven.

Om aan dit euvel te verhelpen besloot O.W. in 1963 een omleggingskanaal te graven, dat van het Albertkanaal te Oelegem naar het 9de havendok en de Schelde-Rijnverbinding te Stabroek zou lopen. Hierdoor wordt meteen het drukke Antwerpse havenverkeer voor een groot deel ontlast van de transiterende binnenvaarttrafiek. Sindsdien is het project qua tracé kwasi ongewijzigd gebleven. Wel werden afmetingen en capaciteit aan de noden van het duwvaartverkeer aangepast en kreeg de doorsteek de naam van duwvaartkanaal.

Intussen ging het bargeverkeer van het Lash-, Seabee- en Bacatype aan belang toenemen en werd uit technisch oogpunt de nadruk gelegd op de rol die het doorsteekkanaal in deze nieuwe vervoertechnieken moet spelen.

* * *

Technische fiche

Het ontworpen duwvaartkanaal doorkruist de Voorkempen over een lengte van 29 km. Het start te Oelegem aan het Albertkanaal en loopt over Schilde, 's Gravenwezel, St. Job in 't Goor, Schoten, Brasschaat, Kapellen en Stabroek, waar het aansluit op de Schelde-Rijnverbinding en het 9de havendok. Het volgt de loop van het oude antitankkanaal, waar de oostelijke verdedigingsforten van Antwerpen gelegen zijn.

Volgens O.W. vereist de duwvaart een bodembreedte van 75 meter, zodat een bovenbreedte van 220 à 250 meter noodzakelijk zal zijn. Dit impliceert een onteigeningsstrook van nagenoeg 300 meter in totaal. De oppervlakte van de vaarweg bedraagt aldus circa 870 ha. Over de kostprijs van deze realisatie bestaan veel cijfers. Al naar gelang de bronnen lopen de schattingen van 10 tot 30 miljard B.F. Rekening houdend met de huidige inflatieverschijnselen mag een bedrag van nagenoeg 12 miljard B.F. als een redelijke raming worden beschouwd.

Een aanvullend project maakt gewag van een autosnelweg langs iedere oever van het kanaal. Ook de aanleg van een pijpleiding en een hoogspanningslijn wordt in het vooruitzicht gesteld, wat samen een bijkomende onteigeningsstrook van circa 100 ha zou vergen. In globa betekent dit het verdwijnen van ongeveer 1.000 ha groen, zonder te spreken van een eventuele - en haast onvermijdelijke - industriezone langsheen de kanaaloevers.

* * *

Enig aanvaardbaar tracé ?

Met het beschreven kanaaltracé verklaren de Antwerpse havenautoriteiten zich volledig akkoord. Ook de Antwerpse Kamer van Koophandel betuigde haar instemming alhoewel zij liet opmerken dat een korter tracé goedkoper zou uitvallen voor de industrie.

Volgens O.W. werd de loop van de vaarweg ontworpen in functie van de bestaande en geplande verkeersinfrastructuur en rekening houdend met de voordelen die het bestaande verdedigingskanaal bieden. Vooral wegens de bouw van de E3-verkeerswisselaar te Merksem en aan de Noorderlaan is het uitgesloten een tracé te ontwerpen, die de verbinding Albertkanaal-Antwerpse haven dicht bij de metropoolstad zou brengen. Een korter tracé zou derhalve de volledige ombouw vergen van de bestaande autowegen.

Voorts is de aanpassing van het Albertkanaal aan de noden van de duwvaart volstrekt onmogelijk tussen Wijnegem en Merksem. Een minimum bodembreedte van 75 meter is er niet te verwezenlijken. Ook onder de bruggen van de IJzer- en Noorderlaan bedraagt de breedte slechts 25 m. Afwaarts het Straatsburgerdok vormen spoorweg- en beweegbare bruggen een onoverkomenlijke hinder, terwijl te Wijnegem een nieuwe duwvaartsuis zou nodig zijn. Tot daar de argumenten van O.W.

* * *

Bestaat een alternatief ?

Tal van varianten op het kanaaltracé van O.W. werden door deskundigen tijdens de laatste jaren ontworpen. In verband hiermee verdienen twee studies onze bijzondere aandacht.

Een eerste alternatief voorziet een omlegging vertrekkend op ongeveer 5 km van het Lefebvredok aan het Albertkanaal. Ze volgt de autoweg in de Grote Ring, vermijdt de verkeerswisselaar E3, kruist de Zoomseweg en mondt uit in het 9de havendok en in de Schelde-Rijnverbinding. Deze oplossing ontlast wel de Antwerpse haven van het transitoverkeer maar stuit op gewichtige moeilijkheden daar waar het tracé doorheen uitgebreide zones loopt bestemd voor woningbouw.

Een tweede wisseloplossing is ditmaal totaal in tegenstrijd met de beweringen van O.W. Het verbreden van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Merksem zou toch mogelijk zijn mits een rechthoekig profiel te voorzien van 65 meter bij 7 meter waterdiepte. De oever waarop de weg loopt kan voor de verbreding gebruikt worden aangezien de aldaar gevestigde industrieën over een andere baan beschikken die achter hun installaties gelegen is. Dit alternatief zou derhalve met een minimum aan onteigeningen gepaard gaan en het voordeel bieden slechts 1,5 miljard B.F. te kosten, althans volgens gegevens geldend voor 1974. Tot zover de twee voornaamste alternatieven uitgaande van bevoegde experts.

Strijd tegen het duwvaartkanaal

Toen het project in 1965 door O.W. grondig uitgewerkt werd, rees onmiddellijk heftig protest vanwege Kempische gemeentebesturen, eminente deskundigen, economen en ekologen, de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon, en diverse groenkomitees achteraf gegroepeerd in het aktiekomitee « Red de Voorkampen ».

De eerste reactie ging uit van de burgemeester van de acht getroffen gemeenten die niet konden aanvaarden dat het duwvaartkanaal om redenen van « openbaar nut » gepland was. Men moet weten dat de gemeente Stabroek immers 2/3 van haar grondgebied verliest aan zogeheten werken van openbaar nut. Niet enkel grondgebied wordt door de bewuste gemeenten verloren, maar bepaalde wijken worden afgezonderd van de gemeentekern terwijl tal van wegen afgesneden, omgelegd of afgeschaft worden en uitgestrekte gebieden met onteigeningen bedreigd.

Naast deze reactie op gemeentelijk-administratief vlak, ontstond ook verzet om redenen van ecologische en economische aard. Vooral laatste verweer nam vrij scherpe vormen aan toen O.W. in het voorjaar 1975 besliste zijn ontwerp integraal te zullen uitvoeren. Het is wel interessant te vermelden hoe de tegenaktie in dit domein verliep.

* * *

Moord op de Voorkampen

Voor « Red de Voorkampen » betekent het geplande kanaal niets anders dan een moord op het natuurschoon van de Voorkampen. Het tracé loopt inderdaad dwars doorheen gebieden die op het gewestplan van Antwerpen aangeduid staan als natuurland. Hierop antwoordde O.W. dat de vaarweg door zijn diepe ligging het natuurland van de streek niet zal ontsieren.

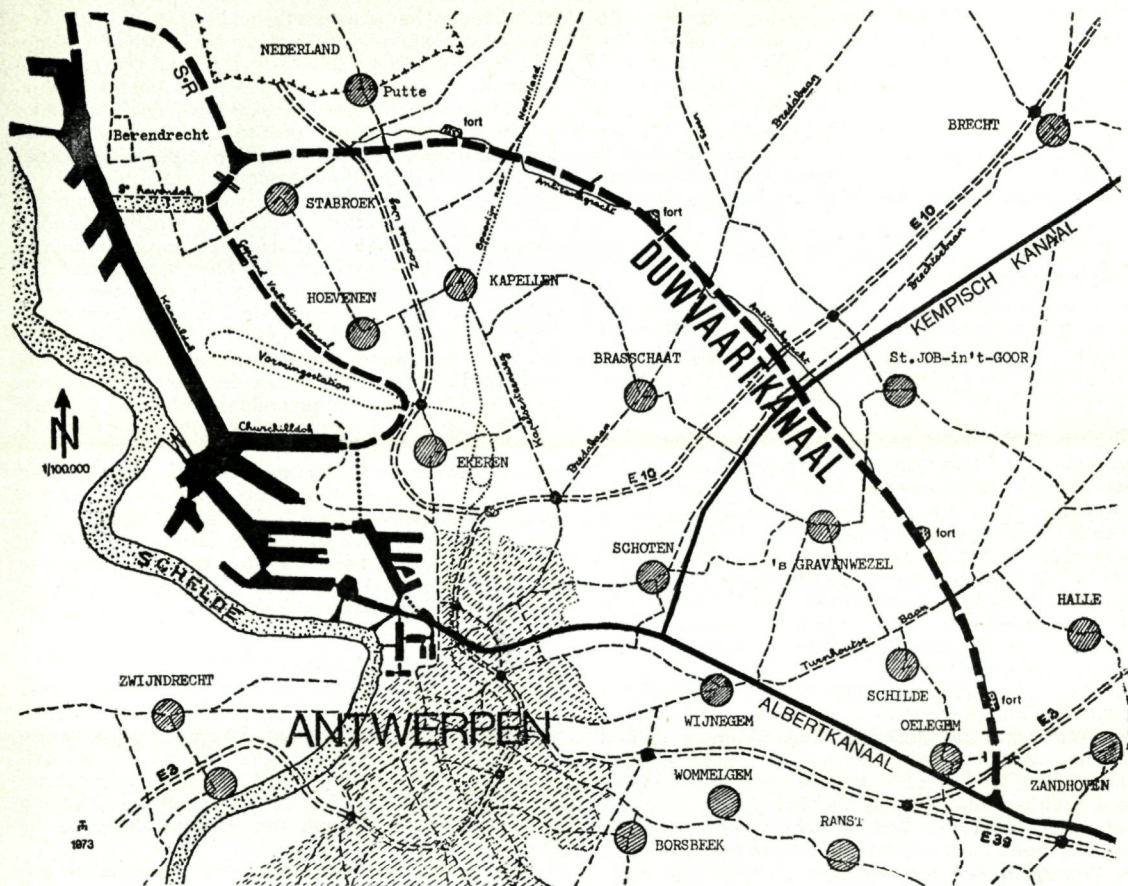
Voorts vreest men een sterke daling van het grondwaterpeil - O.W. schat deze op maximum 9 meter - wat tot het uitdrogen van de omliggende gronden zal leiden. De gevolgen hiervan kunnen rampspoedig zijn. Inderdaad, de bodem van de Voorkampen is erg zanderig en de wortels van de bomen schieten derhalve niet zo diep, zodat het dalen van het grondwater een bedreiging kan vormen voor de uitgestrekte bossen gelegen langs de oevers. Pessimisten zien reeds een waar woestijngebied waar alle begroeiing is verdwenen. Het arboretum van Brasschaat - een der mooiste van het land - zou hierdoor rechtstreeks bedreigd zijn.

Op het grondgebied van Schoten is reeds een heel kort gedeelte van het duwvaartkanaal gegraven. Meteen daalde het grondwaterpeil in het domein Vondensteyn te Schoten en zelfs kilometers daarvandaan, nl. de Sint-Job, liepen verscheidene grachten leeg. Wat dan bij het graven van 29 km vaart ? In verband hiermee laat O.W. opmerken dat het grondwater na de voltooiing van het kanaal geleidelijk zijn vroeger niveau zal bereiken. Kortom, aldus de ekologen, betekent het kanaal een verlies aan ruimten voor recreatie, groenzones en ongerepte natuur. Het zal de Voorkampen tot een desolaat woestijngebied veranderen.

* * *

Ekonomisch onverantwoord ?

Bepaalde economen staan van hun kant bijzonder negatief tegenover de ontworpen vaarweg. Vooreerst betwijfelen zij sterk het verwachte rendement qua scheepvaarttrafik en meer bepaald die van de duwvaart. Zij beweren dat amper 15 % van het Antwerpse binnenscheepvaartverkeer van de



link Albertkanaal/Schelde-Rijnverbinding gebruik maakt, terwijl de 3/4 van deze trafiek met klassieke binnenschepen geschiedt. Toen het kanaal in 1963 ontworpen werd, had men zich echter aan een vrij snellere expansie van de duwvaart verwacht. Twaalf jaar later staat de duwvaarttechniek in ons land steeds in de kinderschoenen zodat het graven van het gepland kanaal qua rendement voorlopig onverantwoord blijft.

Vervolgens merken deze ekonomen op dat de nieuwe vaarweg onvermijdelijk industriële inplantingen zal lokken. De Voorkampen zullen snel evolueren naar een nijverheidsgebied met een uitgesproken overcapaciteit. Inderdaad, nu reeds kan de arbeidsmarkt ondanks de pendel de nieuwe vestigingen van het nodige personeel niet voorzien. Aan ieder investeringsproject zijn menselijke factoren gebonden en hiermede schijnt men geen rekening te willen houden.

Tenslotte wordt de stelling weerlegd dat de Luikse metaalnijverheid alle belang zou hebben bij een snellere verbinding tussen het Albertkanaal en de Antwerpse haven. De aanvoer van ertsen naar het industriegebied van Luik geschiedt hoofdzakelijk per spoor en langs de weg. Slechts een povere 4 % van deze trafiek zou via het Albertkanaal geschieden, wat een argument temeer is voor het behoud van de bestaande toestand. Het kanaal Oelegem-Zandvliet is derhalve totaal onverantwoord, aldus het standpunt van deze weinig entoesiaste ekonomen.

Duwvaartkanaal voor Rotterdam ?

Tal van deskundigen zijn de mening toegedaan dat het kanaal in de eerste plaats gepland is ten voordele van onze noorderburen en meer bepaald ten gunste van Rotterdam. De geplande vaarweg zou immers het gevolg zijn van onderlinge afspraken. Wij weten inderdaad dat de Nederlanders de realisatie van het Baalhoekproject, de doorsteek van Bath en de Schelde-Rijnverbinding afhankelijk gemaakt hebben van het zuiveren van het beoedeld Scheldewater. Hieromtrent werd voor twee jaar een verdrag tussen beide regeringen gesloten, waarbij ons land zich verbond de zuivering van de Schelderivier in drie fasen te laten verlopen. De eerste fase van deze operatie moest eind 1974 voltrokken zijn. Het werd echter een volledige mislukking zodat de Nederlandse autoriteiten - volgens bepaalde geruchten ditmaal - zouden aangedrongen hebben op een rechtstreekse verbinding vanuit het Albertkanaal, waar Antwerpen zijn drinkwater put, om zuiver water naar de Schelde-Rijnverbinding te pompen. Vandaar de haast van onze regering om de verbinding Oelegem-Zandvliet zo vlug mogelijk te realiseren.

Laten wij opmerken dat dit argument ook gehanteerd werd door de tegenstanders van de oprichting van stuwdammen op de Semois en de Lesse. Onnodig te zeggen dat onze regering deze beweringen logenstrafte en de nadruk legt op de inspanningen die ons land levert om het Scheldewater te zuiveren.

Geen tweede Ronquières

Tegenstanders van het ontwerp stellen tenslotte voorop dat de realisatie van het kanaal Oelegem-Zandvliet een drukkingsmiddel op de N.M.B.S. kan worden om haar tarieven te verlagen m.b.t. de ertsenaanvoer naar het Luikse.

Dienaangaande noemden sommigen het ontworpen duwvaartkanaal alvast een tweede Ronquières. Toen het hellend vlak klaar was, werd het door de siderurgie als argument gebruikt om bij de N.M.B.S. lagere tarieven te bekomen. De chantage lukte en Ronquières werd een flater van formaat. Nu menen sommigen dat zich hetzelfde zal afspelen met het prpjekt Oelegem-Zandvliet. N.M.B.S., verlaag uw tarieven of wij gebruiken het duwvaartkanaal! Als bewijs citeert men het 5-jarenkontraat van maart '74 afgesloten tussen Cockerill en de N.M.B.S. voor het vervoer van één miljoen ton ijzererts tussen Antwerpen en Seraing.

Met deze controverse belanden wij alras in het domein van de kommunautaire problemen. Het is niet omdat Wallonië opgescheept zit met een nutteloos hellend vlak te Ronquières, zo menen sommigen, dat Vlaanderen met een zinloze tegenprestatie als het geplande kanaal moet bedeed worden. Anderen situeren het projekt in volgende optiek: als kompensatie voor Zeebrugge een duwvaartkanaal voor Wallonië in het belang van de Luikse siderurgie. Met ietwat verbeelding kan men immers zoveel bewijzen.

* * *

Konklusie

Met betrekking tot deze polemiek lieten wij voor- en tegenstanders in alle objectiviteit aan het woord.

Zoals wij vaststelden heeft het probleem van O.W. de goedkeuring van de Antwerpse havenverantwoordelijken, de Kamer van Koophandel van onze metropool, de Luikse staalindustrie en de Nederlandse Rijkswaterstaat. De opposanten, voornamelijk « groene jongens » met daarbij enkele ekologen, ekonomen en andere federalisten, vinden wij gegroepeerd in het aktiekomitee « Red de Voorkempen ». De argumenten van beide partijen zijn gekend. Als konklusie willen wij enkel volgende extreme standpunten citeren.

« Red de Voorkempen »: « Het projekt gaat ons allen aan. Niet enkel de inwoners van de getroffen gebieden die afgezonderd worden van de gemeentelijke samenleving. Niet alleen de inwoners van Antwerpen die hun groenzones verliezen en hun stad verder onleefbaar zien worden. Het gaat de belastingbetaler in gans Vlaanderen aan die niet-renderende werken moet bekostigen, het deficit van de N.M.B.S. moet aanvullen en een hypotetisch herstellen van het leefmilieu moet dragen. Ons antwoord is NEEN ».

Schepen Delwaide van de Antwerpse haven: « De strijd moet niet gaan tegen het kanaal, maar tegen de industrialisering rond het kanaal, tegen het aanleggen van een autosnelweg langsheen de vaarweg, voor het behoud van groen en voor een zone non-edificandi langs het kanaal. Dit zijn haalbare objekten. De strijd tegen het kanaal als dusdanig is niet meer haalbaar en bovendien economisch niet verantwoord ».

Het woord is nu aan onze verantwoordelijken op ministerieel echelon.

H.P. ROGIE

Nu reeds in uw agenda noteren!!!

A inscrire sur vos tablettes!!! (dès maintenant)

10^e Galabal Zeemacht

10^{ième} Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE - KURSAAL

A OSTENDE - KURSAAL

Op 6 februari 1976

Le 6 février 1976

DE DAMARS EN HUN NAVO-COLLEGA'S

Door Damar M.-Cl. VERSCHOOTEN



Onze dienstplichtwetten voorzagen tot voor een paar maanden dat vrouwelijke vrijwilligers in mobilisatieperiode een dienstneming en wederdienstneming konden aangaan. Hiervoor dienden ze van goed zedelijk gedrag te zijn, voldaan hebben aan een selectieproef mits voorlegging van een diploma of door examen, zo ze nog geen 21 jaar waren, een toestemming van ouders of voogd, en zo ze gehuwd waren een schriftelijke machtiging van hun man bezitten. De duur van de dienstneming mocht de twee jaar niet te boven gaan en kon verbroken worden wegens zwangerschap zo de betrokkene hierom verzocht, of verbroken worden door de Minister van Landsverdediging wegens buitengewone omstandigheden. De toegang tot de operationele eenheden werd hen onzegd. Sinds 1974 is er een

en ander veranderd. Men schafte de voorwaarde af dat een aanwerving alleen in mobilisatietijd kon plaats hebben. Eveneens moest er een wijziging komen in de duur en verbrekingsmogelijkheden.

Wel wordt de dienstneming of wederdienstneming op verzoek van de vrijwilliger wegens zwangerschap geschrapt. Ook de toelatingsvoorwaarden werden gewijzigd. Gehuwde vrouwen moeten geen toelating van hun echtgenoot voorleggen. De ouders of voogd moeten slechts hun toelating geven wanneer de kandidate jonger is dan 19 jaar. Tot daar de huidige wetgeving.

Per 2 juni van het jaar van de vrouw was het dan zover. Te St-Kruis werden de eerste dames van de marine ingelijfd. In deze eerste lichting werden

Zó werden de Damars voor het eerst aan den volke vertoond op 21 juli 1975 te Brussel.



bedienden, dactylo's en stewardessen (*) gevormd. Een tweede lichter volgde op 4 augustus. Deze « ambassadrices van onze zeegaande vloot » (zo stond er ooit eens in een dagblad te lezen) werden opgeleid tot detector, telex-codeur en bevoorradings. Eerlijkheidshalve dient gezegd te worden dat in den beginne de Damars wel skeptisch aanzien werden en vooral bij de « anciens » van onze 30-jarige vloot, maar alvast hebben de avant-gardes deze beoordeeling in sympathie doen overhevelen (hopen wij toch).

Wellicht zullen er nu stemmen oprijzen om de vrouw op gelijke voet te plaatsen met de man. Daarom geven we een kort overzicht hoe de vrouwelijke dienstplicht geregeld is in andere NAVO-landen.



Een dame van het « personnel féminin » van Canada.

Canada

Hier werden de vrouwenkorpsen reeds in 1951 opgericht. Momenteel bedraagt de sterkte 2 % van het militair personeel. Dit zal in de komende 10 jaar opgevoerd worden tot 10 %. De bevorderingen zijn gelijk aan deze van het mannelijk personeel. In 1971 heeft het Canadian Forces Defence Council besloten dat er voor het inzetten van vrouwelijk personeel geen andere beperkingen van functies zullen zijn dan:

1. Onmiddellijk strijdende functies.
2. Functies op afgelegen gebieden.
3. Bij het varend personeel.

Momenteel heerst er een geest dat het een verouderde gedachte is dat vrouwen alleen in dienst zijn om mannen vrij te maken voor gevechtsfuncties. Men is van mening dat de vrouw, zo zij over dezelfde eigenschappen beschikt als de man op dezelfde wijze zal ingezet worden als de man.

Verenigde Staten van Amerika

De duur van het kontrakt is gelijk aan deze van de man.

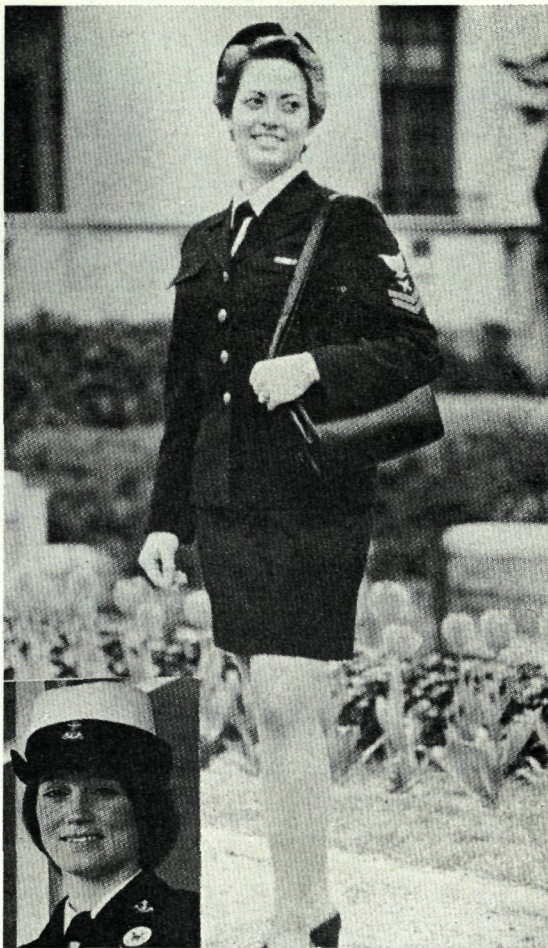
Zeemacht: Drie of vier jaar.

Landmacht: Van twee tot zes jaar.

Luchtmacht: Vier jaar.

Daar de dienstplicht is weggevallen moet het aantal vrouwelijke vrijwilligers tegen 1978 verviervoudigd worden.

In Amerika heeft de integratie van de vrouwenkorpsen zich zeer sterk voltrokken. Dit blijkt uit het aantal functies, dat door hen kan worden vervuld. Zo hebben we voor de Zeemacht alle functies met inbegrip van varende. Ook zijn enkele Wave-officieren in opleiding voor vliegenier.



Onze U.S. meisjes nog steeds in « mini ».

Enkele regelingen die onze aandacht verdienen:

1. De bevorderingen tot de hoogste rangen is mogelijk.
2. Het huwelijk is toegestaan, maar het eerste dienstverband moet voltooid zijn.
3. Gehuwden met en zonder kinderen (ook ongehuwden met kinderen) kunnen een kontrakt afsluiten. Men moet echter bewijzen dat een goede verzorging voor de kinderen is gewaarborgd.
4. Sinds 1973 geldt dat de gehuwde vrouw dezelfde rechten met betrekking tot haar gezin heeft als de mannelijke vrijwilliger: vb. huisvesting, gezondheidszorgen.

Verenigd Koninkrijk

Het dienstverband bij de Landmacht is een « notice engagement » van 22 jaar, waarbij een minimale dienstduur van drie jaar verplicht is en waarna dan een opzegtermijn van 18 maanden geldt.

Bij de Luchtmacht bestaat dezelfde regeling, doch de duur van het « notice engagement » is 9 jaar. Daarnaast bestaat de mogelijkheid van een zesjarig premiekontrakt, dat desgewenst na vier jaar kan worden verbroken, evenwel zonder uitkering van premie.

In 1970 werd er besloten de legergebouwen om te bouwen tot « flatlets » elk met een eigen zit/slaapkamer, badkamer en utility-room.

Reeds op 20-jarige leeftijd kan men, indien de eerste opleiding is beëindigd, buiten de kazerne gaan wonen.



De Engelse « WREN ».

Denemarken

Zoals bekend is er een vaste kern « full-time » vrouwelijk personeel bij de Home-Guard, Zee-, Land-, en Luchtmacht. Het grootste percentage is echter reserve personeel dat « part-time » dienst doet. Sinds 1971 zijn er bij de Krijgsmacht ongeveer 200 vrouwen rechtstreeks in dienst gekomen. Ze krijgen dezelfde opleiding - 12 maanden - als het mannelijk personeel. Ze krijgen ook gevechtstraining.

Noorwegen

Uit de Noorweegse « Lottforbund » (vereniging van vrouwelijke vrijwilligsters) zijn vrouwen en meisjes werkzaam bij de strijdkrachten, full-time en part-time. Ze hebben in vredetijd een burgerstatus. Er is echter een wet in voorbereiding om deze « Lottforbund » te militariseren.

Frankrijk

Bij een wetwijziging van juli 1972 aangaande Franse strijdkrachten, kregen de militaire vrouwenkorpsen de militaire status, gelijk aan die van het mannelijk personeel. Een besluit van maart 1973 betreffende de speciale status van vrouwelijke korpsen belet momenteel een totale integratie. Hoewel hun salariering dezelfde is als die van het mannelijk personeel, is de verstrekking en de financiële tegemoetkoming voor aanschaf en vernieuwing van uniform aanmerkelijk lager.

Vrouwelijke militairen dienen als officieren en onderofficieren. Ze zijn niet strijdend. Een beperkt aantal dienstvlakken zijn tot op heden voor hen opengesteld. Een verschil met alle andere landen is, dat zowel voor officieren als onderofficieren, de basistraining een interservice-opleiding is, welke wordt gegeven bij de interserviceschool te Caen. Voor officieren duurt de basisopleiding 6 maanden, voor onderofficieren vier maanden.



De Nederlandse « ARO - MARVA'S ».

Nederland

« Om de veiligheid van het bestaan » - defensiebeleid in de jaren 1974-1983, uitgegeven door de Minister van Defensie, lezen we aangaande vrouwelijke militairen :

« De intrede van de vrouw in de Krijgsmacht dateert van de tijd van de tweede wereldoorlog ; doch eerst in 1951 wordt de politieke beslissing genomen, in de strijdkrachten een wezenlijke en blijvende plaats voor vrouwelijke militairen in te ruimen. Hierbij wordt vastgehouden aan de oorspronkelijke bedoeling, dat de vrouwen slechts worden bestemd voor een beperkte scala van « voor haar passende functies ».

Een en ander heeft ertoe geleid dat het bestaan van de Marine-vrouwen-afdeling (MARVA) werd gekontinueerd en bij Land- en Luchtmacht, ter vervanging van bestaande korpsen, nieuwe militaire vrouwenkorpsen (MILVA en LUYA) worden opgericht. De rechtspositie van de leden van die korpsen wijkt op een aantal punten af van die van de mannelijke vrijwillig dienende militairen.



(*) Uit de Nederlandstalige verklarende woordenboeken blijkt dat het vrouwelijke van « steward of hofmeester » « stewardess of hofmeesteres » is. Niettegenstaande weigert men nog steeds in sommige Zeemachtsskringen hen stewardessen te heten. De functionarissen zijn vast besloten zich aan de zijde van Dr Mark GALLE te scharen en noemen zichzelf « stewardessen ».

NEPTUNUS

BUSINESS

UNE ISOLATION « TISSEE » AUTOUR DES RESERVOIRS D'UN NOUVEAU BATEAU TRANSPORTEUR DE GAZ LIQUIDE NATUREL

Les cinq réservoirs géants du premier grand bateau transporteur au monde de gaz liquide naturel, le « NORMAN LADY », long de 237 mètres et jaugeant 87.000 mètres cubes, ont été isolés selon une technique ingénieuse mise au point par Dow Chemical Company. Appelée « construction en spirale », le système consiste à tisser des panneaux de mousse de polystyrène extrudé autour de chacun des réservoirs, pour former une coquille isolante qui maintient le gaz liquide à -162°C .

Cette construction en spirale a été utilisée aux Etats-Unis par Dow, pour l'isolation de structures en dôme, dans certaines usines de traitement d'eau. Suivant les spécialistes de A/S Teknisk Isolering (Norvège), qui ont adopté le système Dow pour les constructions navales Moss Rosenberg, l'isolation des réservoirs par construction « spirale » a nécessité seulement une équipe de 13 hommes. Un système traditionnel, consistant à déposer et à coller les panneaux isolants à la main, aurait nécessité 50 à 60 ouvriers pour mener le travail à bonne fin à la même vitesse.

Soudure thermique

Dans la construction en spirale, une machine électrique est montée sur un arbre qui oscille autour d'un pivot central ; pliant et « soudant » les couches de mousses de polystyrène Styrofoam, épaisse de 215 mm, en forme sphérique.

Un avantage du plastique extrudé est qu'il peut être chauffé jusqu'au point de fusion puis refroidi pour fournir ainsi une soudure efficace. La machine chauffe « l'entreface » entre le panneau déjà posé et le panneau placé dans la machine, créant ainsi une soudure immédiate dès après son passage. L'isolation est encore renforcée par de la fibre de verre sur la face intérieure (froide). De même, une feuille d'aluminium est appliquée simultanément sur la face extérieure. Ces feuilles sont soudées par « chevauchement ».

Par ce procédé de soudure thermique, on obtient une mousse monolithique. Contrairement au système « panneaux », on n'utilise pas d'adhésif pour souder les panneaux isolants. Cette coquille monolithique réduit les risques de voir les joints « s'ouvrir », diminuant ainsi l'efficacité de l'isolation.

La première application

Construit par Rosenberg Verft, qui appartient au Groupe Rosenberg, pour le compte de Buries Marks Ltd, Londres, le « NORMAN LADY » est le premier bateau-citerne à être isolé selon cette technique.

En théorie, le « tissage » isolant d'une demi-sphère demande 35 heures. En pratique, le chantier de Stavanger isole une demi-sphère en moins de deux semaines.

Les premiers essais du « NORMAN LADY » avec du gaz liquide naturel ont eu lieu à la fin de l'an dernier. Le premier transport réel se fera en 1975. Entre-temps, le tanker sera utilisé pour le transport de gaz de pétrole liquide.

C'est la société Teknisk Isolering de Drammen, une firme existant depuis 30 ans et spécialisée dans les travaux d'isolation, de protection contre la corrosion et de recouvrements de sols et de ponts, qui s'est chargée de ce travail de « construction en spirale » Dow.

Teknisk Isolering a travaillé en collaboration avec Dow, Det Norske Veritas et l'Institut de Réfrigération de l'Université Technique de Norvège afin de mettre au point un système automatique d'isolation qui permet un simple contrôle de qualité par échantillonnage et qui garantit une haute efficacité de l'isolation, indispensable pour le transport de gaz liquide naturel.



N.V. OFFSHORE EUROPE

Met een kapitaal van 240 miljoen fr. werd te Antwerpen de Belgische vennootschap « Offshore Europe N.V. » opgericht. Aandeelhouders voor elk een derde van het kapitaal zijn de Antwerpse Baggermaatschappij Ackermans & Van Haaren, de Belgische oliemaatschappij Petrofina en de Franse maatschappij Foramer. De nieuwe vennootschap zal aanvankelijk kunnen beschikken over een olieboorschip met zogenaamde « dynamic position », de « PETREL ». Het boorschip kan tot een diepte van 6 km boren en kost 2,1 miljard fr. Het is 150 m lang, 21,35 m breed en heeft een snelheid van 13 knopen. De « PETREL » is op lange termijn door een oliemaatschappij gecharterd.

HAVEN ANTWERPEN

Tijdens de eerste zes maanden van 1975 werden er in de haven van Antwerpen in het totaal 110.576 containers of 1.664.161 ton goederen behandeld. Bij de aanvoer werden er 55.543 containers of 826.114 ton genoteerd ; bij de afvoer bedroeg de trafiek 55.123 containers of 838.047 ton. Wat Noord-Amerika betreft noteerde men een totale trafiek van 50.813 containers (809.197 ton).

NOUVEAUX NAVIRES BELGES NIEUWE BELGISCHE SCHEPEN

Le m.s. « MAASKROON »

Vendredi 5 septembre 1975, le dernier des quatre navires commandés au chantier naval Boel à Tamise par l'armement anversoïse Ruys Bulk Transport, le m.s. « MAASKROON », a glissé majestueusement dans l'Escaut en présence d'une nombreuse assistance. Il s'agit d'un transporteur de produits liquides du type « chemical tanker ». Il est identique à ses prédécesseurs (« MAASKADE », « MAASKANT » et « MAASKERK »).

Le m.s. « MAASKROON » qui, comme ses trois jumeaux, battra pavillon belge et aura Anvers comme port d'attache, sera livré à l'armement en janvier 1976.

Le car-ferry « PRINCESSE MARIE-CHRISTINE »

Le lundi 8 septembre 1975 fut lancé au chantier naval Cockerill Yards Hoboken le car-ferry « PRINCESSE MARIE-CHRISTINE », navire jumeau de « PRINSES MARIA-ESMERALDA », lancé en janvier, et dont nous avons donné une description.

Ces deux unités sont le fruit d'une collaboration originale entre le secteur public et le secteur privé; en effet, ces navires sont la propriété de trois sociétés, Conim, Cobelfret et Ubem, mais c'est la Régie des Transports Maritimes qui se charge de leur exploitation sur les liaisons Ostende-Douvres-Folkestone. Le premier a été mis en service fin mai; le « PRINCESSE MARIE-CHRISTINE », dont la construction sur coulisse débuta le 18 novembre 1974, sera terminé en janvier 1976.

Le « PETREL », premier navire de forage sous pavillon belge

Le 6 septembre dernier, les chantiers IHC. Gusto à Schiedam ont lancé un navire foreur battant pavillon belge et baptisé le « PETREL ».

Ce bâtiment, immatriculé à Anvers, est construit pour le compte de la société OFFSHORE EUROPE qui groupe trois partenaires: Foramer (société française de forage), Ackermans van Haren et Pétrofina (sociétés belges).

Ce navire a 149,25 m. de long, 21,35 m. de large et 12,5 m. de creux. Son tirant d'eau maximum sera de 7,5 m. pour un déplacement de 15.904 TM. Enfin sa hauteur totale (du sommet du derrick à la quille) sera de 82,5 m.

La passerelle sera équipée de deux gyrocompas, d'un radiogoniomètre, d'un navigateur Decca ainsi que de deux radars, l'un de longueur d'onde de 10 cm., l'autre de longueur d'onde de 3 cm., et d'un fac-similé.

En outre, classé navire observateur par l'office météorologique belge, le « PETREL » sera doté des

appareils d'observations météorologiques les plus perfectionnés.

Sa capacité en combustible lui garantit une autonomie d'environ six mois d'opérations continues, lui permettant ainsi d'atteindre n'importe quel point du globe.

En cours d'opérations, le ravitaillement en vivres et en matériel ainsi que les relèves mensuelles d'équipage seront assurés conjointement par un service d'hélicoptères et par des navires ravitailleurs.

La propulsion sera assurée par deux hélices à pas variables entraînées chacune par deux moteurs électriques synchrones de 6000 V., tournant à 145 tours/minute et devant assurer une vitesse de 14 nœuds. Cinq autres hélices transversales - trois à l'avant et deux à l'arrière - permettront le positionnement dynamique.

Ce navire est conçu pour forer à une profondeur de 6000 mètres par 600 mètres de fond et, à un stade ultérieur, par 1000 mètres de fond. Ces opérations pourront s'effectuer par des températures variant entre - 15° et + 32° C.

Het m.s. « MAASKROON »

De laatste van de vier schepen die door de Antwerpse rederij Ruys Bulk Transport aan de Boelwerf te Temse werden besteld gleed vrijdag 5 september 1975 majestieus in de Schelde, in tegenwoordigheid van talrijke aanwezigen.

Het is een tankschip van het type « chemical tanker », identiek aan zijn voorgangers (« MAASKADE », « MAASKANT » en « MAASKERK »).

Het m.s. « MAASKROON » dat, zoals zijn zusterschepen, de Belgische vlag zal voeren en Antwerpen als thuishaven hebben, zal in de loop van januari 1976 aan de rederij worden geleverd.

De car-ferry « PRINCESSE MARIE-CHRISTINE »

Op maandag 8 september 1975 werd op de scheepswerf Cockerill Yards Hoboken de car-ferry « PRINCESSE MARIE-CHRISTINE » te water gelaten, zijnde het zusterschip van de « PRINSES MARIA-ESMERALDA ».

Evenals zijn voorganger is dit nieuw schip het resultaat van een originele formule van samenwerking tussen de openbare en de privé sektor. Inderdaad, deze twee schepen werden aan de scheepswerf besteld door drie maatschappijen, Conim, Cobelfret en Ubem, die er de eigenaars van zijn, maar ze zijn bestemd voor de Regie voor Maritiem Transport voor exploitatie op de lijnen Oostende-Dover-Folkestone. De eerste car-ferry « PRINSES MARIA-ESMERALDA » werd einde mei jl. op deze zeevaartrij ingezet. De « PRINCESSE MARIE-CHRISTINE », waarvan de bouw op de helling is begonnen op 18 november 1974, zal in de loop van januari 1976 aan de Regie voor Maritiem Transport worden geleverd.

woorden uit de zeemanskist

afmeren zo

Opmermeester J.B. DREESEN

Bij het afmeren van een schip bepalen de omstandigheden hoe het manoeuvr best uitgevoerd wordt. Het is aan de man op de brug om die omstandigheden naar hun juiste waarde te schatten en aan de hand daarvan de beslissing over de wijze van uitvoering te nemen.

Sommige van deze omstandigheden zoals wind, stroom, beschikbare ruimte zijn te voorzien of berekenbaar. Andere niet, want zo kunnen een uitvallende motor of een gemiste werplijn heel wat roet in de eetpot van het manoeuvr werpen. In dezelfde gedachtengang kan echter ook een verkeerd begrepen term of uitdrukking aanleiding geven tot misverstanden met soms verregaande gevolgen voor het manoeuvr. Waarin we dan ook een aanleiding zien om enkele termen en uitdrukkingen in verband met het afmeren te bespreken.

Voor we met de operatie beginnen wordt MEERROL (Fr, poste d'appareillage; Eng, entering and leaving harbour stations) gefloten, waarbij de mensen zich op de door deze rol voorziene plaats opstellen. VOOR- en ACHTERTROS (Fr, amarre de boutte ou de pointe avant et arrière; Eng, head- and sternropes), VOOR- en ACHTERSPRING (Fr, garde-montante avant et arrière; Eng, fore- and afterspring) en eventueel DWARSTROSSEN (Fr, traversier; Eng, breastropes) worden samen met de nodige KURKEZAKKEN (Fr, défenses; Eng, fenders) en WERPLIJNEN of KEESJES (Fr, ligne à jet; Eng, heaving-line) klaargelegd. De verbinding tussen de brug en het voor- en achterdek wordt met behulp van MEERTELEFOONS gedaan. Even een pittig detail. Van een werplijn wordt wel eens gezegd dat het bij definitie een eind is dat altijd een meter te kort is. Het meest courante manoeuvr is wel dit waarbij een schip AAN of LANGSZIJ DE KADE (Fr, l'amarrage à quai; Eng, secure a ship alongside a wall or a jetty) gemeerd wordt.

Ongewoon in de koopvaardij maar zeer gebruikelijk voor kleine schepen in de oorlogsmarine en in de visserij is het MEREN LANGSZIJ VAN EEN SCHIP AAN DE KADE (Fr, l'amarrage le long du bord; Eng, securing alongside another ship). Dit MEREN LANGSZIJ EEN ANDER SCHIP kan gebeuren met twee of meer schepen. Van schepen die zo afgemeerd liggen wordt wel eens gezegd dat ze in TROT liggen.

Het woord TROT komt uit het Engelse navylang (marinejargon) in de betekenis van: « A line of ships moored to bouys in the stream or to bollards alongside a quay in harbour » Het kwam in W.O. II in gebruik bij de Royal Navy onder invloed van de vissers die voor de duur van de oorlog in de Navy moesten dienen.

Oorspronkelijk behoorde het woord alleen tot de spreektaal van vissers die de BODEMVISSERIJ bedreven. Voor hen was een trot een reeks geaasde haken die op eenlijn waren uitgelegd en die aan de oppervlakte zichtbaar waren gemaakt door een reeks blazen of kurken drijvertjes, die uiteraard op een lijn lagen. Later ging met het woord overdrachtelijk gebruiken voor een stel meerboeien die - zoals het meestal het geval is - op regelmatige afstanden van elkaar en op één lijn liggen. Om dan uiteindelijk gebruikt te worden voor een rij naast elkaar afgemeerde schepen. Het wel dan niet gebruiken van dit woord uit het Engelse navy-jargon - het staat nog steeds buiten het algemeen gebruikelijk Engels - laten we aan de lezer over. Als we echter zeggen dat twee of meer schepen LANGSZIJ VAN ELKAAR AFGEMEERD LIGGEN dan spreekt deze uitdrukking voor zichzelf en hoeft voor dit begrip geen vreemd woord gebruikt te worden. De schepen liggen dan IN DE RIJ. En zo kan het verband IN EEN OF MEERDERE RIJEN LANGSZIJ VAN ELKAAR AFGEMEERD LIGGEN.

Men kan ook nog MEREN OP DE BOEI of MEREN LANGSZIJ VAN EEN SCHIP dat op de BOEI GE-MEERD LIGT. Dit laatste is een veel gebruikte methode voor jagers en kleinere schepen in grote oorloghavens. In sommige havens, vooral in de Middellandse Zee, moet men in verband met de beschikbare ruimte met de achterstevan aan de kaai meren, terwijl de voorstevan door EEN ANKER of nog beter voor TWEE ANKERS IN SPAN wordt uitgehouden. Dit noemt MEREN IN DE LAAG.

Eens dat het meermaneuver beëindigd is en het schip gemeerd ligt op de plaats waar men het wilde hebben wordt het onder AFMEREN ZO gegeven. In onze marine is het hierbij gebruikelijk onmiddellijk daarna ook het VERDUBBELEN VAN TROSSEN EN SPRINGEN TE GEVEN. Dit VERDUBBELEN is correct als term, minder correct is evenwel het «ontdubbelen» dat wel eens gebruikt wordt bij het klaar maken voor het vertrek. Voor de operatie waarbij een bepaalde tijd voor het vertrek het schip op enkele trossen wordt gelegd door de bochten van de meertrossen weg te nemen heet in het Nederlands AFBOCHTEN.

Nog zo'n paar termen.

Liggen twee of drie naast elkaar gemeerde schepen, die zich als een meerschroevig schip beschouwen en op deze wijze een zwaai- of verplaatsingsmaneuver vergemakkelijken dan heet dit soort samenwerken POPOFFEN. De uitdrukking is ontleend aan een Russisch pantserschip met cirkelvormige waterlijnen, de «POPOFFKA» uit de tweede helft van de 19de eeuw, dat naar zijn ontwerper Vice-admiraal POPOFF werd genoemd.

Courante termen bij het afmeren die voor zichzelf spreken en geen nader uitleg behoeven zijn: DOORHALEN - INLOPEN - MEELOPEN - DICHTZET-

TEN of STIJFHALEN - SCHRIKKEN - VIEREN - HOUDEN ZO - BELEGGEN - HIJSEN - AFSTOPPEN. Om losse bochten uit een tros te halen vraagt men LOOS UITHALEN en in het tegenovergestelde geval LOOS BIJBRENGEN. Tot deze laatste bewering behoort ook nog het BIJSTEKEN en het WILLIG BIJSTEKEN.

Het voorvoegsel BIJ wordt algemeen gebruikt als men kleine beetjes bij een bewerking vraagt. Zo spreekt men niet alleen van BIJSTEKEN maar ook van BIJSCHRIKKEN en BIJVIEREN.

Het order tot het stoppen van een beweging wordt in het Nederlands gegeven door het voorvoegsel VAST voor het werkwoord of het woord te plaatsen. Zo zal men alnaargelang de omstandigheden spreken van VASTDRAAIEN of VASTHIEUWEN, VASTVIEREN, VASTHIJSEN en VAST ZO.

Een gevaarlijke term in ons tweetalig bestel is het order VIEREN dat gegeven wordt als men een tros wil laten uitlopen of een hijs wil laten zakken. Het bijna gelijkkluidende Franse VIRER betekent juist het tegenovergestelde namelijk «Exercer un effort sur un cordage ou sur une chaîne par enroulement sur un treuil ou sur un guindeau».

VERHALEN was oorspronkelijk het schip met behulp van trossen verplaatsen. Later werd deze betekenis verruimd tot de verplaatsing in de haven van de ene ligplaats tot de andere of van een ankerplaats naar de kade.

VERVAREN is het order om een meertros van de ene meerpaal naar de andere te verhalen.

En om te besluiten nog even over LOS, het order dat voorafgegaan door de benaming van de tros aangeeft dat een bepaalde tros moet worden losgelegd, zo bijvoorbeeld VOORSRING LOS, ALLES LOS ACHTER.



Avez-vous déjà la

« Cravate force navale » ?

Hebt U reeds een

« Zeemachtdas » ?



even kennis maken met...
faisons la connaissance du...



HET MARINE KADETTENKORPS
CORPS DE CADETS DE MARINE

CORPS DE CADETS DE MARINE

Faisons connaissance

Qu'est ce que c'est que le Corps des Cadets de Marine ?

C'est avant tout un mouvement de Jeunesse. Un mouvement de jeunesse qui prend la Marine pour toile de fond et les activités nautiques pour mode de formation.

Il s'adresse aux jeunes qui ont atteint l'âge de 14 ans. Les Cadets de Marine sont des jeunes qui veulent consacrer leurs loisirs... **utilement, virilement, activement**, dans un bon esprit d'équipage et au grand air, à vivre des activités nautiques passionnantes.

Ils portent un uniforme de marin, forment des équipages et passent ainsi sur l'eau, dans leurs canots ou à bord de leurs vedettes, leurs congés et leurs temps ou tout au moins une partie de ceux-ci. Comme on ne s'improvise pas marin, sans danger, les cadets passent par un programme d'apprentissage du métier.

Mêlés au plaisir de la découverte et de l'aventure, instruction et perfectionnement sont à chaque instant de la partie.

MARINE KADETTENKORPS

Even kennismaken...

Waar gaat het over ?

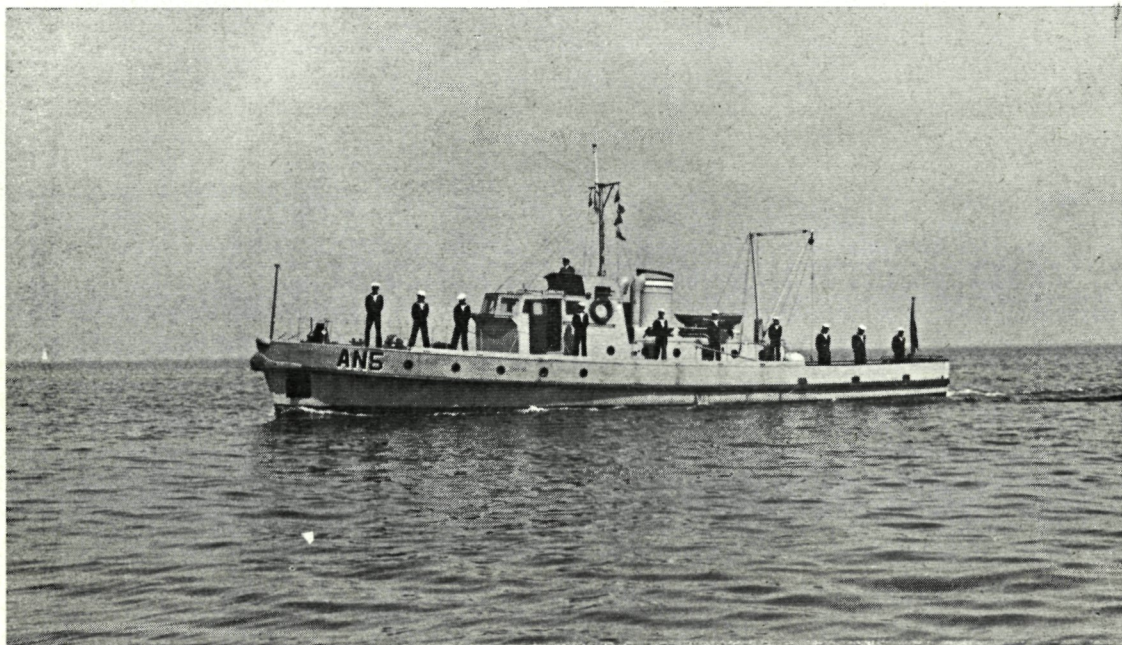
Het Marine Kadettenkorps - kortweg Kadettenkorps genoemd - is in de eerste plaats een jongerenbeweging, die zich richt tot jongelui vanaf 14 jaar die hun vrije tijd nuttig, leerzaam en actief willen doorbrengen in een gezonde en open omgeving.

Wat doet het Kadettenkorps ?

Tijdens de week-ends en vakantieperioden de kadetten vertrouwd maken met het leven aan boord volgens, een naar professioneel patroon ontworpen, opleidingsprogramma.

Dit omvat :

- tochten met eigen schepen over de belgische en nederlandse kust- en binnenwateren.
- theorie en praktijk in onze thuishaven tijdens de week-ends.
- kampen voor zeilpraktijk en zeemannschap.
- initiatiekruisvaarten met eenheden van de Koopvaardij of de Zeemacht.
- uitwisselingsprogramma's met gelijkaardige bewegingen in Nederland, Canada, Engeland, Zweden en West-Duitsland.



Un entraînement qui n'est pas du chiqué

- croisières en vedettes dans les eaux intérieures et territoriales de Belgique et des Pays-Bas pendant les vacances.
- initiation pratique et théorique au métier de marin durant les W.E.
- camps de voile, et camps nautiques en Belgique et à l'étranger.
- croisière d'amarinage à bord de navires marchands ou à la Force Navale.
- participation aux programmes d'échanges organisés avec les mouvements similaires de cadets à l'étranger : Canada, Grande-Bretagne, Pays-Bas, France etc...

Een uitdaging

Welke mogelijkheden biedt het Kadettenkorps ?

Door de opgedane kennis en ervaring kan de marinekadet na zijn opleiding alle richtingen uit : zeevaartonderwijs, loopbaan bij de Koopvaardij of de Zeemacht (ook voorkeurregeling om de militaire dienst bij de Zeemacht te vervullen !) de pleziervaart, enz. en dit zonder druk of verplichting tot deze keuze.

Spreekt dit je aan...

Mogelijkheden

Van Kommandant tot scheepsjongen, bij het Kadettenkorps doorloopt ieder hetzelfde trainingsprogramma.



- camp de secourisme à la Protection civile à Florival.

- participation à la marche du souvenir à Vielsalm. Tout cela peut mener à des choses sérieuses comme le choix d'une carrière par exemple :

- * Par le contact permanent avec le milieu maritime le cadet peut se découvrir des débouchés insoupçonnés.

- * S'il veut devenir marin, il posera ce choix en meilleure connaissance de cause ; il saura ce qui l'attend et y sera préparé.

Mais quelle que soit la profession qu'il choisira, le cadet de Marine aura appris en s'amusant, à développer ses qualités d'homme, son sens des responsabilités, son esprit de dévouement qui en fera un citoyen de qualité et de cœur.

Du mousse au capitaine, chacun passe par les mêmes épreuves d'entraînement. Le cadre du Corps des Cadets est composé d'ex-cadets et d'anciens de la Marine Marchande ou de la Force Navale compétents et dévoués, tous animés d'un même idéal : faire goûter les jeunes, d'une façon formative et sûre, à la vie de marin. Leur expérience fait connaître les possibilités et les besoins des jeunes cadets.

Toutes les branches des activités sont ouvertes aux cadets qui peuvent se perfectionner dans toutes les spécialités : pont, machine, services généraux, charpenterie, transmissions, etc.

Ceux d'entre eux qui montrent des dispositions de chef trouvent au Corps des Cadets l'occasion de les exercer.

Apprendre à développer le sens des responsabilités et l'initiative est le but principal du programme de l'instruction, et l'on ne craint pas pour y arriver d'exiger du cadet de marine, de fortes connaissances et une saine discipline. Les cadets font eux-mêmes la preuve de leur maturité en acceptant, en exigeant même cette discipline et en s'efforçant d'apprendre le fin du fin des connaissances nautiques, car ils le savent : connaissance et discipline sont les meilleurs garants de la sécurité à bord. Unis par une même passion, entraînés à se perfectionner pour pouvoir mieux en profiter, disciplinés dans l'intérêt de tous, les cadets se préparent à être demain des hommes forts, des hommes de devoir pour qui la vie sera belle.

Het kader is samengesteld uit jongere (ex-kadetten) en oudere (ex-personeel van Zeemacht of Koopvaardij) toegewijde leden met een gezamenlijk ideaal: onze jongens op een veilige en educatieve wijze het zeemansleven laten beproeven. Uit eigen ervaring kennen zij de mogelijkheden en de noden van de jonge kadet.

Alle takken van onze organisatie staan wijd open voor ieder jongeman die zich verder wil bekwamen. Kadetten die blijf geven van leiderkwaliteiten en verantwoordelijkheidszin komen in aanmerking om dit in ons kader te bewijzen.

Voor mannen waar kruim in steekt

Het voornaamste punt van het opleidingsprogramma is het aankweken van ondernemingsgeest en verantwoordelijkheid. Wij schrikken er niet voor terug hiervoor de enige afdoende hulpmiddelen te gebruiken: tucht en training. Onze kadetten bewijzen dat zij hiertegen opgewassen zijn, en met de opgedane kennis kunnen zij alle kanten uit: loopbanen op zee of elders. Wat zij alleszins meekrijgen is een levenservaring, opgedaan in hun vrije tijd, die hun altijd van nut zal blijven. Tucht is een woord waar men tegenwoordig naar opkijkt.

Het Marine Kadettenkorps ervaart dat de kadetten zelf de disciplinaire normen hoog stellen en deze tot ieders bewondering weten in stand te houden. Tucht geldt als waarborg voor veiligheid aan boord en een vormend element voor het latere leven.



Ce que tu sauras faire

- naviguer à voile, au moteur et à l'aviron.
- faire des nœuds et des épissures.
- peindre et entretenir un bateau.
- transmettre des signaux en morse par pavillons - par radio.
- employer les cartes marines.
- faire tourner un moteur et l'entretenir.
- cuisiner.
- nager et faire de la plongée sous-marine.
- donner les premiers soins aux accidentés.
- combattre un incendie.
- courir le quart à bord.
- commander.

Corps des Cadets de Marine

Sous le patronage de la Force Navale et de la Ligue Maritime Belge A.S.B.L.

265, rue Vanderkindere - BRUXELLES 1180.

Renseignements - Inscriptions

Section de Bruxelles

265, rue Vanderkindere, 1180 BRUXELLES

Tél. 02 - 349.62.59

Section de Liège

110 B, rue de Bois de Breux, 4500 JUPILLE

Tél. 04 - 62.95.40

Conditions pour devenir Cadet de Marine

- être belge ou résider en Belgique, garçon ou fille.
- être âgé de 14 ans au moins ou 18 ans au plus.
- accepter les règles en usage au Corps des Cadets de Marine, en résumé : bon esprit d'équipe, discipline, assiduité aux activités.
- avoir bon pied, bon œil.
- acquiescer sa cotisation et son assurance.

Avantages

L'uniforme est fourni par le Corps, sauf les sous-vêtements, les chaussures, le barot de marin, les insignes, les vêtements de pluie.

Réunions

Les dimanches de 09.00 à 17.00 h., une fois sur deux. En semaine le mercredi soir, sauf périodes d'examens scolaires.

Les croisières à tour de rôle sur sélection, pendant les longs W.E., Pâques, Pentecôte, juillet ou août. Les camps d'échange au Canada, en Angleterre, en France sur sélection une fois par an.

Wat kan je opsteken

- zeemannschap
- zeilen en roeien
- veiligheidstechnieken
- eerste hulp
- navigatie
- werktuigkunde
- diensten (administratie, kombuis)
- verbindingen
- leiderschap
- het leven aan boord

Voor meer inlichtingen

Marine Kadettenkorps Antwerpen :

Greinstraat 23, 2000 Antwerpen

Tel. 03 - 35.41.85

Ganzendries 5, 2800 Mechelen

Tel. 015 - 410.13

De Merodelei 249, 2300 Turnhout

Tel. 014 - 455.92

Marine Kadettenkorps Brussel :

Vander Kinderestraat 265, 1180 Brussel

Tel. 02 - 349.62.59

Voorwaarden om Marinekadet te worden

- Belg zijn of in België verblijven.
- minstens 14 jaar oud of maximum 18 jaar oud zijn.
- de regels van het Marine Kadettenkorps aanvaarden, waaronder : ploeggeest, gekende tucht, volharding en wilskracht.
- in orde zijn met de lidmaatschapsbijdrage en voorgeschreven verzekering.

Voordelen

Het uniform wordt gratis ter beschikking gesteld, uitzondering gemaakt voor de schoenen, de pet, kentekens, regenkleidij en ondergoed.

Samenkomsten

- zondag van 9 tot 17 uur, in de week de woensdagavond, uitgenomen in examenperiode.
- gedurende de maanden juli en augustus.
- er zijn tevens uitwisselingskampen voorzien met Canada, Engeland en Frankrijk en die door keuze éénmaal per jaar.



ON DEMANDE

Le Corps des Cadets de Marine recherche pour la création de nouvelles sections à Mons, à Charleroi et sur la Meuse, d'anciens marins de la Force Navale ou de la Marchande, des yachtsmen chevronnés, d'anciens chef scouts-marins, pour former de nouveaux cadres, de pont, de machine, d'administration, des transmissions et des aumôniers et des médecins, désireux de s'occuper de jeunes et de nautisme.

Pour renseignement et candidatures

CPF. J.C. Liénart

Commandant du Corps des Cadets de Marine

14, Av. H. Serruys, 8400 Oostende

Tél. 059 - 70.53.46

MEN VRAAGT

Het Marine Kadettenkorps zoekt voor oprichting van sekties in de Kempen, West- en Oost-Vlaanderen, Limburg en Brabant, oudgedienden van de Zee-macht of Koopvaardij, yachtsmensen, oud chef zee-scouts, om het kader te vormen, zowel, dek, machine of verbindingen, tevens dokter en aalmoezeniers die zich met jeugdbeweging willen bezig houden.

Alle inlichtingen en kandidaturen

CPF. J.C. Lienart

Commandant Marine KadettenKorps

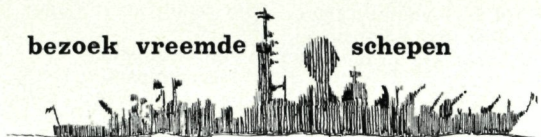
H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Tel. 059 - 70.53.46

INFO MARINE



bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

De Amerikaanse « USS LAWRENCE » en de « USS FARRAGUT » bracht een routinebezoek aan de haven van Antwerpen van 17 tot 21 oktober 1975.

Karakteristieken

« LAWRENCE »

WATERVERPLAATSING : 4500 Ton

Afmetingen : 437 x 47 x 23 voet

Bemanning : 340

« FARRAGUT »

WATERVERPLAATSING : 580 Ton

Afmetingen : 513 x 53 x 28 voet

Bemanning : 393

* * *

Het Engelse helikoptersteunschip « RFA ENGADINE » bracht een routinebezoek aan de haven van Gent van 17 tot 20 oktober 1975.

Het schip stond onder het bevel van Captain J. Gould RD.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 9000 Ton

Afmetingen : 424 x 58 x 21 voet

Bemanning : 143

* * *

Het Franse escortevaartuig « KERSAINT » bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van Gent van 17 tot 20 oktober 1975.

Het schip stond onder het bevel van Fregatkapitein Fourquet.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 3740 Ton (geladen)

Afmetingen : 129 x 12,7 x 6,2 meter

Bemanning : 285

* * *

Het Franse fregatschip « TOURVILLE » bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van Antwerpen van 24 tot 29 oktober 1975.

Het schip stond onder het bevel van Kapitein-ter-Zee Brusson.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 5747 Ton

Afmetingen : 153 x 15,5 x 6,3 meter

Bemanning : 358

* * *

De Franse onderzeeboot « ESPADON » bracht een routinebezoek aan de haven van Brugge van 27 tot 31 oktober 1975.

De onderzeeboot stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee Penfentenyo.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING :

1635 Ton aan oppervlakte

1910 Ton onder water

Afmetingen : 257,2 x 25,6 x 18,5 voet

Bemanning : 63

* * *

De Nederlandse 1ste mijnenveegflottielje, bestaande uit : « HNLMS DOKKUM - BEDUM - BOXTEL - BRESKENS - VAN DER WEL en ALBLAS » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 3 tot 6 november 1975.

De schepen stonden onder het bevel van Cdr. H.A.W. Lips, aan boord van de « DOKKUM ».

Karakteristieken

« DOKKUM »

WATERVERPLAATSING : 417 Ton

Afmetingen : 149,8 x 28 x 6,5 voet

Bemanning : 40

« ALBLAS - VAN DER WEL »

WATERVERPLAATSING : 169 Ton

Afmetingen : 99,3 x 18,2 x 5,2 voet

Bemanning : 12

« BEDUM - BRESKENS - BOXTEL »

WATERVERPLAATSING : 384 Ton

Afmetingen : 144,7 x 27,9 x 7,5 voet

Bemanning : 37

* * *

Het Nederlandse mijnenveegsmaldeel bestaande uit « HNLMS GIETHOORN - HNLMS HOOGEZAND - HNLMS DRUNEN - HNLMS RHENEN - HNLMS HOUTEPEN - HNLMS STAVERMAN en HNLMS LACOMBLE » bracht een routinebezoek aan de haven van Oostende van 17 tot 21 november 1975. Het smaldeel stond onder het bevel van Cdr. S.J. de Jong, aan boord van de « RHENEN ».

Karakteristieken

« GIETHOORN - HOOGEVEEN - RHENEN - DRUNEN »
 Waterverplaatsing : 417
 Afmetingen : 149,8 x 28 x 6,5 voet
 Bemanning : 38
 « STAVERMAN - HOUTEPEN - LACOMBLE »
 Waterverplaatsing : 169
 Afmetingen : 99,3 x 18,2 x 5,2 voet
 Bemanning : 12

* * *

De Franse ondiepwatermijnenvegers « HIBISCUS » en « DAHLIA » brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 19 tot 2 november 1975. De schepen stonden respectievelijk onder het bevel van Opperreester Normand en Opperreester Gouasdoue.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 170 Ton
 Afmetingen : 106 x 21,2 x 5,5 voet
 Bemanning : 23

* * *

De Nederlandse patrouillevaartuigen « HNLMS HADDA » en « HNLMS HEFRING » brachten een routinebezoek aan de haven van Brugge van 21 tot 24 november 1975.

De schepen stonden respectievelijk onder het bevel van Lt P. Visser en Lt J. Moens.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 225 Ton
 Afmetingen : 119 x 20,2 x 5,9 voet
 Bemanning : 27

* * *

De Franse mijnenvegers « VERSEAU - LYRE - CAPRICORNE en FHENIX » brachten een bezoek aan de haven van Oostende van 23 tot 27 november 1975. De schepen stonden onder het bevel van Korvetkapitein Vassal aan boord van de « VERSEAU ».

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 424 Ton (geladen)
 Afmetingen : 152 x 28 x 8,2 voet
 Bemanning :
 « VASSAL » : 44
 « LYRE - CAPRICORNE - FHENIX » : 43

* * *

De Engelse kustmijnenveger « HMS WALKERTON » zal een routinebezoek brengen aan de haven van Brugge van 5 tot 8 december 1975. Het schip staat onder het bevel van Lt. S. Moore RN.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 425 Ton
 Afmetingen : 153 x 28,8 x 8,2 voet
 Bemanning : 29

* * *

De Engelse kruiser « HAMPSHIRE » zal een routinebezoek brengen aan de haven van Antwerpen van 12 tot 15 december 1975. Het schip staat onder het bevel van Capt. MC Henry RN.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 6200 Ton
 Afmetingen : 520 x 54 x 20 voet
 Bemanning : 471



VERSLAG VAN DE REIS OOSTENDE - LE TREPORT DOOR M471 « HASSELT »

Door 1MC. SIMONS, Schipper, M471 « HASSELT »
 1MR. VAN HOOFF, 2de Schipper, M471 « HASSELT »

Donderdag 14 augustus 1975.

Sedert 03.00 uur 's morgens heerste er aan boord een ongewone bedrijvigheid. Inderdaad, alles werd in gereedheid gebracht om af te varen te 04.00, bestemming Le Tréport, Département de Dieppe, France. Vooral de twee dienstplichtigen en de jonge matrozen vrijwilligers keken zenuwachtig uit naar de feestelijkheden aldaar, ter gelegenheid van « La Fête de la Mer ». Aangezien de opdrachten van de eenheid gans het jaar door, uitsluitend de Vlaamse Banken omvatten, en de aangrenzende Franse en Nederlandse kust, was dit ten enenmale een unieke buitenkans voor de bemanning ergens een voetje aan de wal te zetten. Na het bevel « Alles los », voeren we te 04.00 uur stipt af, met een uitstekende stemming aan boord. Zonder enige moeilijkheid, een normale routine eigen, werd de Belgische kust afgevaren, waarna de Pas van Dunkerque probleemloos genomen werd.

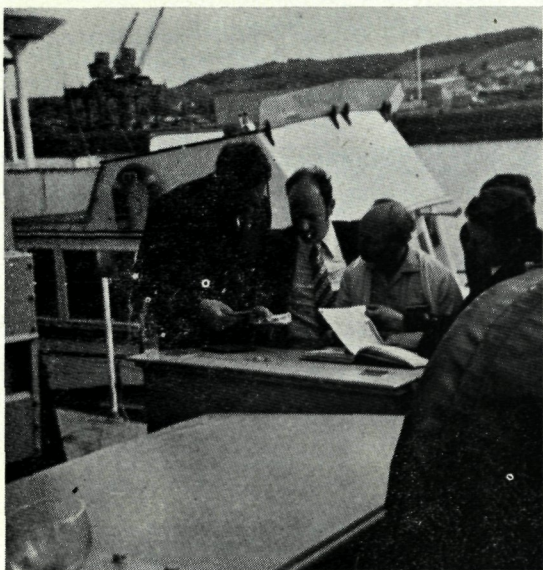
Notitie in het scheepsjournaal om 08.00 uur : Positie 51°02'10"N 01°56'33"E; klare hemel zonder bewolking; nevelig, zichtbaarheid ongeveer 1 1/2 mijl; zeegang 1; koers 264°.

Dit weertype zou overwegend hetzelfde blijven voor de ganse duur van de 12 uur durende overtocht. Gravelines, Calais, Cap Blanc Nez, Cap Griz Nez, Pointe aux Oies, Boulogne, Cap d'Alprech, Berck-sur-Mer, Baie de Somme vormden de nauwelijks waarneembare achtergrond van de gestadig voorbijglijdende Franse kust. De eentonige kalmte werd haast niet onderbroken door kruisende vaartuigen, aangezien we ons volledig buiten de « Separation Zone » bevonden. Alleen enkele eenzame vissersvaartuigen braken de wazige verte met een donker silhouet en een massa door elkaar vliegende meeuwen, die zich een uitgebreid ontbijt zagen voorgeschoteld.

Rond 13.30 uur voeren we voorbij de hoge falaise, de hoogste van Europa genoemd, die als een natuurlijke vesting neerkijkt op het stadje Le Tréport, waarvan het havenhoofd een weinig verder uitnodigend wenkte.

Le Tréport, gelegen aan de Bresle, klein maar schitterachtig tegen een achtergrond van steile heuvels, overheerst door een imposant bouwwerk, l'Eglise

St-Jacques, getuige van een rijk en woelig verleden. De voornaamste bestaansredenen van dit Normandische stadje zijn wel de visserij en het toerisme, waarbij de benaming « La Plage de Paris » alle verdere uitleg overbodig maakt. In wezen is Le Tréport (evenals het even verder gelegen Mers-les-Bains), de badplaats van het verderaf liggende stadje Eu. Het aantal inwoners bedraagt ongeveer 6.000 zielen, hartelijke, gastvrije mensen, typisch voor de Normandische streek. Dit aantal was, (volgens plaatselijke gegevens), opgelopen tot 120.000 gedurende de feestelijkheden, die een zeer hartelijk, maar desondanks eenvoudig karakter hadden. De straten zijn er zeer smal, kronkelend en steil, aangezien het stadje volledig gebouwd is aan de voet van en langs de helling van een steile heuvel. Men vindt er talrijke hotels en drankgelegenheden, wat natuurlijk de populariteit en de mogelijkheden van het stadje aanzienlijk verhoogt. Evenzo verschaft een uitgebreide camping het nodige vertier aan talrijke vakantiegangers.



Het tekenen van het « Gulden Boek » door 1MC. SIMONS en Principal NORMAND, in aanwezigheid van Mr. FOIRE.

Wat de verwenne en « frieten-etende » Belg er echter niet vindt, is het bij ons zo bekende en geprezen « frietekot ». Inderdaad is het na 22.00 uur 's avonds zo te zeggen onmogelijk om ergens een warme maaltijd opgediend te krijgen; iets wat natuurlijk voor ons, « Les Belges », wel wat problemen schept, vooral na een klein « sortietje ».

Buiten de hoofdkerk en het eeuwenoude stadhuis, bestaat Le Tréport uit een bonte verzameling oude en nieuwe gebouwen, waarbij het indrukwekkende casino wel de kroon steekt. De ervaring heeft echter vlug uitgewezen dat de niet zo kapitaalkrachtige Belg z'n vertier liefst elders zoekt. Vrouw en kinderen moeten immers ook leven...!

Ten zuiden van de stad ligt de « Calvaires des Terrasses », (ook per kabelbaan te bereiken), een rots waar vandaan men een prachtig uitzicht heeft op de ganse omgeving.

Beïnvloed door gunstige stromingen gedurende 2/3 van de reis, bereikten we onze bestemming ongeveer 3 uur vroeger dan voorzien, zodat we genoodzaakt waren voor anker te gaan. Inderdaad is het,

bij laag water, volkomen onmogelijk de haven binnen en buiten te varen, aangezien de vaargeul nagenoeg volledig droog valt. Havenmanoeuvres zijn er slechts mogelijk in een periode, begrepen tussen 11/2 uur voor tot 1 uur na hoog water.

Dit nadeel gaf ons echter ruimschoots de gelegenheid de ganse omgeving rustig in ogenschouw te nemen, wat onze verwachtingen alleen maar voedsel gaf. Na een tijdje gingen we anker op, om samen te komen met de Franse MSI « HIBISCUS », die eveneens aan de feestelijkheden zou deelnemen. Terwijl we dan samen, in Form 1 en vergezeld van verscheidene pleziervaartuigen, opstoomden naar de haveningang, namen we de Franse loods aan boord, een joviaal personage, type « true Normand ». Rond 15.45 uur voeren we de haven binnen, waar we, na enkele gepaste en geslaagde manoeuvres, afmeerden in het « Bassin à Flot », onder de nieuwsgierige blikken van een belangrijke menigte. Inderdaad trokken we sterk de aandacht, daar onze eenheid de eer had, als eerste Belgische oorlogsbodem, de Zeemacht te vertegenwoordigen gedurende deze jaarlijkse feestelijkheden.

De algemene geestdrift was dusdanig, dat de plaatselijke autoriteiten en afgevaardigden, ons reeds een 10-tal minuten later overrompelden met hun talrijke aanwezigheid. Na de eerste, zeer hartelijke en zeer geslaagde kennismaking, en na het verstrekken van alle nodige informatie, werd de bemanning uitgenodigd aanwezig te zijn op een receptie, gegeven ten stadhuis, ter ere van de bevelhebbers van de Belgische en Franse eenheid, 1MC. SIMONS en Principal NORMAND, en hun respectievelijke bemanningen. Tijdens deze plechtigheid, in aanwezigheid van de Franse Vice-Admiraal ROUX, werden door de notabelen van Le Tréport en de beide bevelhebbers de traditionele redevoeringen gehouden, aanleiding gevende tot het overhandigen van wederzijdse geschenken, waarna werd overgegaan tot verschillende heildronken en een gezellig babbeltje.

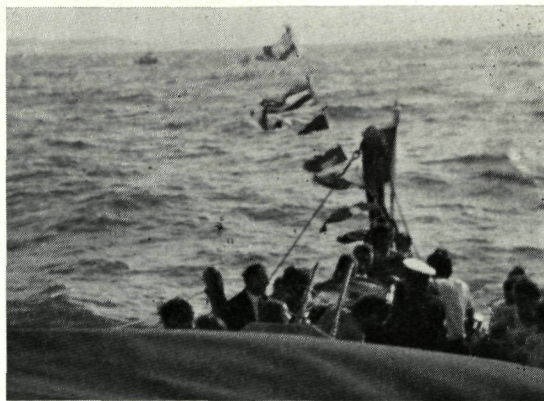
Tot slot van deze hartelijke en zeer eenvoudig gehouden receptie werd, door tussenkomst van enkele gemeenteraadsleden, een aperitief aangeboden, gevolgd door een door de liefhebbers zeker niet versmadelijke « Plateau Fruits de Mer ». Onze Belgen hebben dan ook de Franse keuken duchtig alle eer bewezen, terwijl ook de wijnkelder « en passant » niet vergeten werd.

Vrijdag, 15 augustus 1975, de dag « La Fête de la Mer ».

Rond 09.00 uur 's morgens, « Place de la Poissonnerie ». Onder een enigszins radeloze hemel, die niet wist wat te beginnen met de massale toeloop in Le Tréport, kwamen personaliteiten en afgevaardigden tesamen om de vlaggeparade van de Belgische en Franse kleuren bij te wonen, opgeluisterd met de beide nationale hymnen. Na op deze wijze de feestelijkheden geopend te hebben, begaven de personaliteiten zich stoetsgewijze door de kronkelende, steile straatjes naar het gemeentelijk kerkhof, voorafgegaan door twee muziekkapellen, twee groepen majorettes, diverse vaandeldragers van vaderlandslievende verenigingen en groeperingen, en een detachement van de Belgische en Franse eenheid. Tussen haakjes dient aangestipt dat het optreden van de bekoorlijke dametjes onberispelijk was, en dat het Belgisch detachement oorverdovende bijval heeft genoten, en terecht. Op de plaats van bestemming aangekomen werd er, ondanks de



1MC. SIMONS in druk gesprek met Mr. FOIRE, voorzitter van de FAMAC en organisator van de feestelijkheden.



Zeewijding. Samen met de genodigden profiteerde QMT. BE-GUIN, coxwain, van een verfrissend stortbad.

grote menigte, onder doodse stilte een bloemenkrans en -anker gelegd aan het monument ter nagedachtenis van allen die op zee omgekomen zijn. Gedurende de daarop volgende minuut stilte, werd de sereniteit alleen onderbroken door een stijve bries, die het dreigende wolkenveld openscheurde. « The Last Post » besloot deze korte, ontroerende plechtigheid. Vervolgens begaf de optocht zich, onder een volledig opklarende hemel naar het « Bassin à Flot », waar door Abbé CESNE, zieleherder van Le Tréport, een plechtige mis opgedragen werd van het vissersvaartuig « LE VENT D'AMONT ».

Na deze, door talrijke prominenten en een massaal publiek opgeluisterde uitgebreide religieuze plechtigheid, begaf iedereen zich naar de ontvangsthallen van de « Yachting-Club de la Bresle », alwaar de diverse hoogwaardigheidsbekleders en de beide bevelhebbers hun respectievelijke redevoeringen hielden, van ganser harte opgeluisterd door de muziekkapellen « La Clique des Sapeurs-Pompiers » en « La Fanfare de Tully ». Dit leidde dan tot een erewijn, waarbij iedereen volop de gelegenheid kreeg een gezellige conversatie te voeren over diverse onderwerpen, rijkelijk geïnspireerd door een sprankelende Franse champagne.

In de loop van de namiddag werden 1MC. SIMONS en 1MR. VAN HOOFF, door het gemeentebestuur van Le Tréport uitgenodigd aan te zitten bij een officieel diner, voorgedaan door een ongedwongen aperitiefje. Het uitgebreid diner verliep vlekkeloos, en werd rijkelijk gekruide met allerlei vriendschappelijke redevoeringen en heildronken; dit alles in een zeer aangename, hartelijke sfeer.

Om 16.30 uur scheepten personaliteiten en genodigden in, aan boord van de « HASSELT » en de « HIBISCUS », teneinde deel te nemen aan de verdere plechtigheden. Het was een grandioos schouwspel: gans het « Bassin à Flot » was overvol, vissersvaartuigen, yachten en pleziervaartuigen, alle onder grote vlaggetooi, krioelden door elkaar, nokvol geladen met geestdriftige feestvierders. Te 16.45 uur, onder een stralende hemel maar met een hardnekkige stijve bries, zegende Abbé CESNE, aan boord van de rondvarende vedette van de Zeereddingsdienst « MARIE-GEORGINA-FELICIE », alle aanwezige schepen in de haven. Daarna scheeppe de imposante priester in aan boord van het vissers-

vaartuig « VENT D'AVAIL », die onmiddellijk afvoer, gevolgd door alle aanwezige schepen. Tijdens het uitvaren waren « Le Quai François 1er » en de beide pieren van het havenhoofd, evenals de omliggende kades, stormerderhand ingenomen door een meer dan geestdriftige menigte, die belangrijk elleboogwerk verrichtte, teneinde met de al dan niet marietiemene neus vlak bij het gebeuren te zijn.

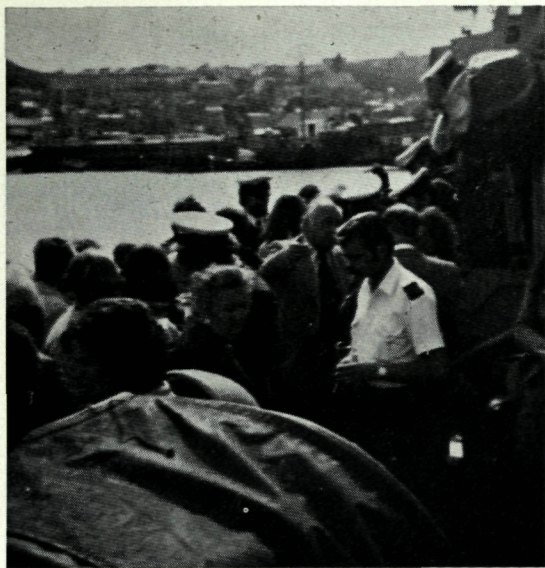
Onder een dwars aan bakboord inkomende harde wind, voerden een 35-tal schepen een soort van farandole uit voor de haveningang van Le Tréport, op een woelige, afwisselend blauwe, grijze en groene zee. Bij deze gelegenheid zegende Abbé CESNE nogmaals de eindeloze, rusteloze zee en alle aanwezige vaartuigen, waarvan er verschillende van de kans gebruik maakten om bloemenkransen over boord te werpen. Tegelijkertijd voerden de vliegtuigen van de « Aéro-Club », met wiegende vleugels een indrukwekkende show op, wat aan het geheel een indrukwekkend en ontroerend karakter gaf.

De meeste van de bij ons aan boord ingescheepte personaliteiten waren natuurlijk samengeklit op het voordek, wat hen stonde pede een verfrissend stortbad en dito pak bezorgde. Onverschillig echter voor dit bijkomend ongemak bleven zij, onder grote belangstelling en hilariteit, het verloop van de gebeurtenissen volgen.

Na de ongeveer 1 uur durende tocht liepen we terug de haven van Le Tréport binnen, om, afgemeerd in het « Bassin à Flot » in een geanimeerd gesprek de voorbijge dag te recapitulieren.

Na het nuttigen van een zeer welkome maaltijd werd, onder grote belangstelling overgegaan tot de opening van een maritieme tentoonstelling, « Salle de la Poissonnerie ». Deze tentoonstelling verzamelde een grote verscheidenheid van juweeltjes van scheepsmodellen, schilderijen en gebruiksvoorwerpen, alles talentvol met de hand gemaakt door kunstenaars en amateurs uit de stad en omgeving. De bewondering voor het gepresterde oeuvre werd dan ook niet onder stoelen of banken geschoven, integendeel; bijna iedereen profiteerde van de geboden kans een koopje te wagen, wat menigte nuttige en waardevolle souvenirs opleverde.

Tot besluit van deze mooie, en vermoeiende, dag werd er te 21.00 uur « au Marché Couvert », een



Gedeelte van de cocktail aan boord, geanimeerd door 1MC. SIMONS, 1MR. VAN HOOFF en QMT. TARASSIOUK.

« Bal de la Marine » georganiseerd, alwaar iedere dorstige ziel ruimschoots de maagspielen op de proef kon stellen, (zonder merkwaardig genoeg tot misbruik te leiden), terwijl in een hartelijke, ongedwongen sfeer de danslustigen gretig hun hartje ophaalden. Het was een kleurrijk en levendig tafereel : zomerjurkjes en uniformen, burgerlijke en militaire autoriteiten, jong en oud, alles dwarrelde onhoudbaar door elkaar. Een geroezemoes van stemmen, gelach, gerinkel van glazen, geschuifel van dansende voeten, overstemden het dansmuziek en vormden een achtergrond waarbij ernstig praten onmogelijk bleek. Iets wat dan ook niet gedaan werd, of course. Opvallend was wel, dat al de gebeurtenissen verliepen in een aantrekkelijke sfeer, zonder onderscheid van rang of stand ; de organisatoren mogen terecht fier zijn over het bereikte resultaat.

's Anderendaags, zaterdag, was een hervatting van het glazen heffen. Wel ja, 's morgens werd er een

cocktail aangeboden door Vice-Admiraal ROUX, aan boord van de « HIBISCUS » ; iets wat natuurlijk uitliep op een verdere verbroedering met de Franse Marine Nationale. Vervolgens kwam er een cocktail aan bod bij de Plaatscommandant van Eu, Mr. HUBER, waar de kwaliteit (en kwantiteit) van de Franse dranken hooguit werden geprezen. Nadien werd er, hoe kan het ook anders, een cocktail aangeboden door Commandant NORMAND, bevelhebber van de « HIBISCUS ». Wie hoorde er ook van de verbroedering tussen de Belgische Zeemacht en de Franse Marine Nationale... ?

Tot slot werd er dan, in de loop van de namiddag, een cocktail aangeboden door 1MC. SIMONS, bevelhebber van de « HASSELT » ; een cocktail waarop een 40-tal personaliteiten de representatiekosten waar maakten. Menige geestrijke- en frisdrank veranderde van verpakking, waarbij de stemming evenredig opliep. Kwinkslagen en gelach vulden het ganse schip, zodat er waarlijk met spijt in het hart afscheid werd genomen. Tijdens deze « drink » werden de bevelhebbers en de bemanning van de « HASSELT » herhaaldelijk gelukgewenst, door diverse hoogwaardigheidsbekleders, voor hun opmerkelijke houding, gedrag en kledij gedurende het ganse verloop van de feestelijkheden. Tevens werd herhaaldelijk de wens uitgesproken dezelfde bemanning te kunnen uitnodigen voor de feestelijkheden van volgend jaar. Wie weet... ?

Als gevolg van een ernstig defect aan boord werd het vertrek, vastgesteld om 18.30 uur, uitgesteld, zodat de bemanning, als toemaatje, getuige mocht zijn van een grandioos vuurwerk, gegeven op de helling van de « Calvaires des Terrasses » dit als besluit van een voor Le Tréport belangrijk en goed geslaagd feest.

In het kort samengevat heeft het verblijf in Le Tréport een onuitwisbare indruk nagelaten. Door tussenkomst van de plaatselijke autoriteiten, en door de belangloze medewerking van de inwoners, heeft de ganse bemanning ruimschoots de gelegenheid gehad aan alle feestelijkheden deel te nemen. Eens te meer blijkt dat een goede verstandhouding en dito organisatie probleemloze gevolgen hebben. Waarom het moeilijk maken als het gemakkelijk ook gaat ; en... Voor wanneer de volgende reis naar Le Tréport... ?



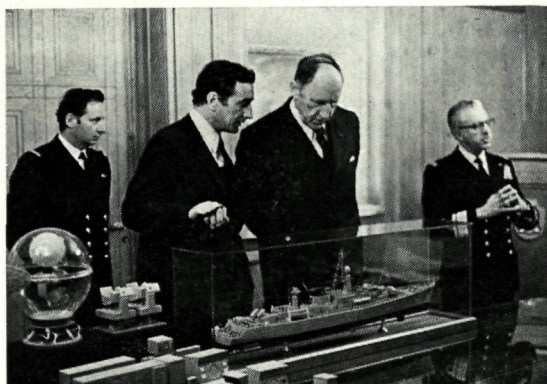
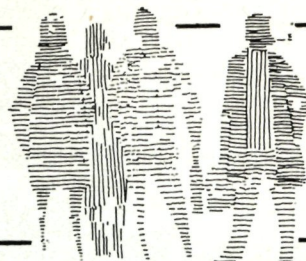
IMPORTANT...

Si vous résidez dans un immeuble comprenant 4 appartements et plus, vous devez, suivant les nouvelles instructions postales, renseigner en plus de votre adresse, le no. de votre **boîte aux lettres**. Il serait utile de nous communiquer ce numéro, afin que le NEPTUNUS vous parvienne sans délai !

BELANGRIJK...

Volgens de nieuwe onderrichtingen toepasselijk op de briefwisseling, moeten de inwoners van gebouwen met 4 appartementen en meer, bij hun adres, hun **brievenbusnummer** vermelden. Teneinde NEPTUNUS regelmatig te kunnen ontvangen, wordt aan onze lezers gevraagd ons dit **busnummer mede te delen !**

het leven in onze groeperingen la vie dans nos groupements



PROGRAMME « FREGATE E 71 »

Au chantier Boel, à Tamise, la construction du premier navire de la série, le F 910 « WIELINGEN » est en bonne voie et on peut déjà se faire une idée de ce qui sera bientôt la fierté de notre marine. C'est pourquoi la Force Navale et le chantier ont tenu à présenter la semaine dernière le programme « Frégate E-71 », dénomination officielle du programme de construction.

Le 28 octobre 1975 le Commodore Van Dyck, Chef d'Etat-Major de la Force Navale a accueilli les Ambassadeurs et les Attachés militaires de l'OTAN et d'autres pays amis.

Le 29 octobre 1975, le comité militaire de l'OTAN a également rendu visite au chantier de Tamise sous la conduite de l'Amiral Sir Peter Hill-Norton GCB.

Mercredi 29 octobre la Force Navale et le chantier Boel à Tamise ont reçu la visite de S.A.R. le Prince de Liège ainsi que de Messieurs Luns, secrétaire général de l'OTAN et de Staercke, Ambassadeur de Belgique auprès de l'OTAN. Le Commodore Van Dyck présenta un exposé sur le programme Frégate F-71, à l'issue duquel une visite fut rendue au navire en construction.

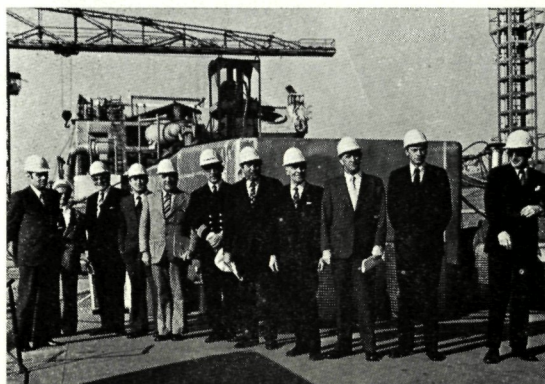
Enfin, le vendredi 31 octobre ce furent les Commissions de la Défense nationale de la Chambre et du Sénat, présidées par Messieurs Cudell et Descamps, qui visitèrent le chantier.

Cette réalisation de l'industrie navale belge a vivement intéressé les différents visiteurs. Rendez-vous leur a été donné pour la mise à l'eau, prévue vers la fin de l'année 1975.

PROGRAMMA « FREGAT E 71 »

Op de Boelwerf te Temse zijn de werkzaamheden aan de F 910 « WIELINGEN », het eerste schip van de reeks, al een heel eind gevorderd en kan men zich reeds een beeld vormen van wat straks de trots van onze marine zal zijn. Reden voor de Zeemacht en de Boelwerf te Temse om het programma Fregat E-71, zoals het bouwprogramma officieel wordt genoemd, voor te stellen. Op 28 oktober 1975 mocht Commodore J.P.L. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht, de Ambassadeurs en de militaire attachés van de NAVO en van andere bevriende landen verwelkomen. Het militaire comité van de NAVO, onder leiding van Admiraal Sir Peter Hill-Norton GCB bracht op 29 oktober 1975 een bezoek aan de werf te Temse. 's Anderendaags was het een belangrijke dag voor de Zeemacht en voor de Boelwerf te Temse. Die dag kreeg de werf het bezoek van Z.K.H. de Prins van Luik evenals van de Heer Luns, secretaris-generaal van de NAVO en de Heer de Staercke, Ambassadeur van België bij de NAVO. Net als de vorige dagen werd eerst een uiteenzetting gegeven over het bouwprogramma Fregat F-71 door Commodore Van Dyck en na afloop hiervan werd een bezoek gebracht aan het in aanbouw zijnde schip, de F 910 « WIELINGEN ».

Op vrijdag 31 oktober tenslotte waren het de leden van de parlementaire commissies van landsverdediging van Kamer en Senaat onder voorzitterschap van de Heren Cudell en Descamps, die de werkzaamheden kwamen bekijken.



PLECHTIGHEID

De plechtigheid met voorstelling van het « Embleem aan de rekruten van de Divisie Eerste Opleiding » heeft plaats gehad op 26 september 1975 in de Marinekazerne St.-Kruis onder de leiding van EDV KEIRSMACKERS.

De plechtigheid werd bijgewoond door Kapitein ter Zee VERVYNCK en Fregatkapitein STRADIOT. Kapitein-ter-Zee VERVYNCK hield hierbij een toespraak waarin hij wees op de grote ontwikkeling van de Zeemacht in de jongste jaren en op de belangrijke taak die de marine te vervullen heeft, zowel in vredes- als in oorlogstijd. Hij wees de jonge rekruten op hun plicht zich en vooral in het buitenland als de waardige ambassadeurs van de Natie te gedragen.

Na de erkenning van Vaandrig ter Zee LAMBELE werden volgende onderscheidingen uitgereikt:

Militair Kruis van 1e Klas:

1LZ (D) SERRIEN

Kruis van officier in de Kroonorde:

Aalmoezenier 1e Klas DUBOIS

1LZ (D) VAN HOOFF

Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II:

1MC GRENSON

Gouden Palmen in de Kroonorde:

1MC VERFAILLIE

Gouden Medaille in de Orde van Leopold II:

1MR PIRON

1MR VOLBRECHT

Militair ereteken 2e Klas:

Meester VANDEWALLE

1MT VERLOIGNE

De plechtigheid werd besloten met een défilé waarin ook de nieuwe lichte « DAMAR » opstapte en opgeluisterd door de muziekkapel van de ZEE-MACHT onder leiding van Commandant-Kapelmee-ster Guy DUYCK.

CEREMONIE

Au Centre d'Information Navale à St.-Kruis à eu lieu le 26 septembre 1975 la cérémonie de présentation de l'Emblème de la Force Navale. L'unité était sous le commandement de l'EDV (S) KEIRSMACKERS. La cérémonie a eu lieu en présence du Capitaine de Vaisseau VERVYNCK et du Capitaine de Frégate STRADIOT. Une allocution fut prononcée par le Commandant CPV VERVYNCK, dans laquelle il attira l'attention des jeunes recrues sur le devoir et la mission importante qu'ils ont à accomplir au sein de la Force Navale.

Après la reconnaissance du EDV LEMBELE, les décorations suivantes ont été attribuées par le CPV VERVYNCK.

Croix militaire de 1ère classe:

1LV (S) SERRIEN

Croix d'officier de l'Ordre de la couronne:

Aum. 1ère classe DUBOIS

1LV (S) VAN HOOFF

Croix de Chevalier de l'ordre de Leopold II:

1LC GRENSON

Palme d'Or de l'Ordre de la Couronne:

1MC VERFAILLIE

Medaille d'Or de l'Ordre de Leopold II:

1MR PIRON

1MR VOLBRECHT

Médaille militaire de 2e classe:

MTR VANDEWALLE

1MT VERLOIGNE

La cérémonie s'achève par un défilé, au rythme de la musique de la FN sous la direction du chef de musique Cdt DUYCK.

BEZOEKEN ... IN BEELD



Vice-Admiraal Bello-Borges, Commandant van opleidingscentra Venezuela, samen met Majoor Del Llano Medina, militair attaché, werden door Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef Zeemacht ontvangen te Brussel in september jl. De Vice-Admiraal bracht tevens een bezoek aan COMINAV.



Zijn Excellentie, de heer Peter Limbourg, Ambassadeur van de Bundesrepublik Deutschland.

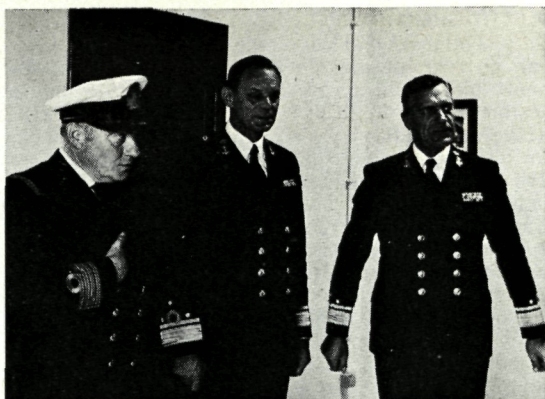
Vice-Admiraal Ali Briceno Agelius, Commandant van het Venezolaans Eskader, bracht in september een bezoek aan de Logistieke Groepering Zeemacht.





Vice-Admiraal E. Roest, uittredend BDZ en CMS van de Koninklijke Nederlandse Marine, bracht een afscheidsbezoek aan de Belgische Zeemacht. De Admiraal was te gast bij Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht.

Vice-Admiraal E. Roest was sinds april 1972 Bevelhebber der Zeestrijdkrachten - functie die hij overnam van Admiraal Maas - de officiële commando-wisseling had plaats aan boord van Hr.Ms. « DE



ZEVEN PROVINCIE», vlaggeschip van de Koninklijke Nederlandse Marine.

Zijn opvolger Vice-Admiraal B. Veldkamp was op 30 september te gast bij de Groepering Operaties Zeemacht, waar Kapitein ter Zee A. Schlim hem zijn stafofficieren voorstelde en nadien bij de Logistieke Groepering, waar de Vice-Admiraal werd ontvangen door Kapitein ter Zee Van Schoonbeek.



Bezoek van « ESPADON » Marine Nationale Française te Brugge.

Traditiegetrouw werden ook de sportactiviteiten niet vergeten bij dit bezoek; ziehier beide volley-ball ploegen gefotografeerd vóór de aanvang van de wedstrijd: staande ploeg van COMIENAV, zittende de eervolle verliezers. Einduitslag 3—1.

* * *

Visite du « ESPADON » de la Marine Nationale Française à Bruges.

Comme de coutume, les activités sportives ne furent point oubliées lors de la visite.

La photo montre les participants de rencontre de volley-ball, qui s'est disputée à Bruges.

Debout: l'équipe victorieuse de COMIENAV.

Accroupie: la courageuse équipe Française.




1e MEESTER CHEF PETRUS WILLAERT IS NIET MEER

Op 21 oktober 1975 bereikte ons het ontstellend bericht van het plotselinge overlijden van 1e Meester Chef Petrus Willaert.

« Pierre » Willaert nam dienst als vrijwilliger bij de Royal Navy Section Belge op 22 oktober 1940, dit voor de duur van de oorlog. Op 10 maart 1950 hernam hij dienst bij de Zeemacht en diende aan boord van verschillende schepen, ondermeer aan boord van de « A. de GERLACHE », de « LTZ V. BILLET » en de « KAMINA ». Sedert 20 april 1967 nam hij de functie waar van Hoofd Kaartenkamer Comopnav. Hij was houder van talrijke buitenlandse- en nationale onderscheidingen.

1e Meester Chef P. WILLAERT was gehuwd en vader van acht kinderen.

De redactie van Neptunus/Info Marine biedt langs deze weg zijn oprechte deelneming aan, aan zijn echtgenote, kinderen en familie.



VERENIGING HULPBETOON

ASSOCIATION D'ENTRAIDE

ROYALE GIFT VOOR HULPBETOON ZEEMACHT

Het is bijna een traditie geworden dat de 1e matrozen beroepsvrijwilligers van de Kazerne Bootsmans Jonsen, om het jaar een goed en royaal ingevulde check overhandigen.

Ook dit jaar was Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht en Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon, opnieuw te gast bij de 1e matrozen beroepsvrijwilligers.

In de stemmige bar B.V. en dit in aanwezigheid van Kapitein ter Zee A. Schlim, Korvetkapitein V. Segaert en penningmeester-sekretaris Eddie Van Haverbeke, overhandigde 1M1 Vandelacuse, een check van 15.000 fr. bestemd voor de sociale werken van de Vereniging.



INTENSIEF HULPBETOON

In zijn dankwoord, gaf Commodore J. Van Dyck een kort overzicht van de talrijke activiteiten en tussenkomsten van de Vereniging.

Zo werd in 1974 bijna 1 miljoen uitgedeeld aan giften, vakantiegeld weduwen, studiebeurzen, wezen, tussenkomsten minder-valiede kinderen, leningen enz. Een astronomisch cijfer voor een vereniging waarvan het jaarlijks lidgeld slechts 50 fr. bedraagt. Deze gift bewees eveneens dat onderling hulpbetoon in de Zeemacht geen ijdel woord is.

VERNIEUWING LIDMAATSCHAP

Eerstdaags verstrijkt het lidmaatschap en de daar aan verbonden ongevallenverzekering van 50.000 fr. Mogen we bij onze leden en belangstellenden aandringen hun bijdrage nu reeds over te schrijven op onze postrekening 000-0108451-05.

Nieuw initiatief

Voor de bijdrage van 50 fr. heeft ieder aangesloten lid tevens recht op een ongevallen-levensverzekering van 50.000 fr.

De vereniging voor Hulpbetoon is er in geslaagd deze verzekering op te drijven tot 1.000.000 (inderdaad één miljoen) en dit voor een geringe bijkomende premie van 450 fr.

M.a.w. er zijn dus vanaf heden twee mogelijkheden:

1. Lid aan 50 fr. of verzekerd voor 50.000 fr., onder deze formule vallen tevens de beschermende leden aan 200 fr., weldoende leden aan 500 fr. en ereleden aan 1.000 fr.
2. Lid verzekerd voor 1.000.000 fr., (gelieve dit uitdrukkelijk op uw overschrijving te vermelden). In dit geval betaalt U het lidmaatschap naar keuze, plus een opleg van 450 fr.

RENOUVELLEMENT DE LA COTISATION

L'échéance pour la cotisation en qualité de membre de l'Association d'Entraide de la Force Navale qui couvre également une assurance accidents de 50.000 Fr, n'est plus très éloignée. Nous demandons à nos membres et futures membres de virer dès à présent leur cotisation à notre C.C.P. 000-0108451-05.

Nouvelle initiative

Une cotisation de 50 Fr couvre les risques d'accident mortel de chaque membre.

L'Association d'Entraide est parvenue à porter le montant assuré à 1.000.000 Fr (vous lisez bien 1 million) et cela pour une prime de seulement 450 Fr!

Pour résumer, deux variantes s'offrent à vous :

1. membre moyennant paiement d'une cotisation de 50 Fr et courant une assurance accident de 50.000 Fr, tombent également sous cette formule, les membres protecteurs à 200 Fr, membres bienfaiteurs à 500 Fr et membres d'honneur à 1.000 Fr.
2. membre moyennant paiement d'une cotisation de 500 Fr et courant une assurance accident de 1.000.000 Fr (veuillez mentionner ceci explicitement sur votre bulletin de virement).

Les membres protecteurs paient dans ce cas 700 Fr, les bienfaiteurs 1.000 Fr et les membres d'honneur 1.500 Fr.

INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

ESCADRILLE DE RESERVE DE DRAGUEURS DE MINES (DIV. 218.2)

Journée d'étude à Kallo du Bureau Central de l'UNOR

Le dimanche 19 octobre dernier, le Bureau Central de l'Union Nationale des Officiers de Réserve (UNOR) a rendu, sous la conduite de son Président Général, le LCL (R) F. PHILIPSEN, une visite à l'escadrille de réserve des dragueurs de mines à la base navale de Kallo.

Le but principal de cette journée était l'étude des réalisations atteintes par la Force Navale en matière d'entraînement permanent de ses réservistes, ainsi que des possibilités d'entamer dans les autres Forces Armées des réalisations similaires.

La délégation de l'UNOR était accompagnée par le Colonel VAN GRIEKEN, de l'Etat-Major Général (GS3/Trg) et dont la mission consiste justement à diriger l'entraînement des officiers et autres réservistes de la Force Terrestre.

La matinée fut remplie par un briefing et un exposé de l'historique, des moyens, et des réalisations de l'escadrille de réserve, par la CPF (R) R. PLANCHAR, commandant la DIV. 218.2. Après l'étude détaillée des possibilités offertes par cette organisation, de nombreuses questions furent posées et la discussion animée qui suivit, ouvrit de nouvelles perspectives à nos camarades des autres Forces ! Après un frugal repas de midi, la délégation de l'UNOR embarque à bord de la vedette « LIBERATION » pour une sortie sur l'Escaut jusqu'à la frontière belge, à la rencontre des dragueurs de l'escadrille, rentrant à Kallo après un week-end de tir à la mer.

Lorsque les navires furent amarrés à leur poste dans le bassin de la base, le Bureau de l'Unor et le délégué de l'EMG furent reçus à bord du M479 « HUY » par le KVK (R) J. PERSOONS, OTC pour le week-end, et le LTZ (R) E. NOE, commandant le « HUY ». Le navire fut visité en détail et le maître d'armes, le 1MP WILS, reçut les félicitations générales pour le parfait état du bâtiment !

Un dîner réunit alors le Bureau de l'UNOR, les officiers de l'EM/DIV. 218.2 et les officiers des navires rentrant de mer : les conversations permirent à nos invités de se rendre encore mieux compte de l'excellent esprit de corps qui règne à l'escadrille. En guise de clôture, la présentation d'une copie de

travail du film de propagande que tournent actuellement deux officiers de réserve de la DIV. 218.2, recueillit l'unanimité des éloges !

A la suite de cette journée, l'UNOR est gagné sans restrictions à l'idée de la « Réserve Active » et mettra tout en œuvre pour que les réalisations de la Force Navale ne soient pas l'apanage de la Marine, et pour que les autres Forces également puissent offrir à leurs réservistes des possibilités semblables.

Parmi les points qui seront repris au programme de l'UNOR, nous pouvons déjà citer :

- La demande de paiement d'un traitement aux officiers de réserve, employés de l'Etat ou d'organismes parastataux, pour les prestations effectuées en dehors des heures normales de service (Il est en effet anormal, par exemple, qu'un pilote de l'Escaut qui effectue un rappel durant ses congés ne soit pas payé alors qu'un indépendant qui effectue un rappel pendant les week-ends l'est effectivement !).
- La demande de payer les officiers de réserve au même taux que les officiers d'active (mêmes annuités, mêmes indemnités, pour même ancienneté et mêmes dangers courus !).
- Mêmes protection et garantie de l'Etat pour les OR que pour les OA (En effet, un OR victime d'un accident ne sera indemnisé que sur la base du traitement de sous-lieutenant, quel que soit son grade actuel - (Ce qui est déjà un progrès car, jusqu'il n'y a guère, cette base était le grade de « MATELOT »).
- En ce qui concerne le personnel du rang inférieur à celui d'officier, l'octroi du traitement de volontaire de carrière pour les prestations VOLONTAIRES des matelots et sous-officiers de réserve, au lieu de la solde actuellement payée.
- La création d'une distinction honorifique qui ne sera plus décernée « à l'ancienneté » (sans égard aux prestations effectuées) mais suivant un système de points à gagner au cours de la carrière d'officier de réserve, au prorata des prestations.
- Et... bien sûr, l'espoir de créer dans les autres Forces Armées des unités de réserve semblables à la DIV. 218.2 !

† CAPITAINE DE CORVETTE DE RESERVE HUGO VAN KUYCK *

Hugo Van Kuyck, ingénieur civil, architecte, membre du conseil supérieur de l'Urbanisme, professeur à l'Institut national supérieur d'architecture et d'urbanisme, capitaine de corvette de réserve, lieutenant-colonel au Corps of Engineers U.S. Army, est mort à Anvers, où il était né, à l'âge de 72 ans.

Suivant la volonté du défunt, les funérailles se sont déroulées dans la plus stricte intimité. Le corps a été transporté au crématorium d'Uccle.

Avec lui disparaît l'homme qui, le 6 juin 1944, rendit possible le débarquement allié en Normandie. Un exploit solitaire, secret et presque inconnu. Un homme dont on peut dire également qu'il conquiert les plages normandes avant les forces alliées.

Mais sa participation au grand débarquement ne s'arrêta pas là. En 1944 le major Van Kuyck fut chargé d'étudier les côtes normandes.

Car croirait-on qu'à la fin de 1943 et même au début de 1944, personne du général Eisenhower au dernier des fantassins de l'armada alliée ne connaissait la structure exacte de la plage, demeurée techniquement parlant un « no man's land », une zone d'interférences entre les disciplines scientifiques : les cartes terrestres sont levées par des géographes. Les cartes marines le sont par des hydrographes, à la limite de leurs domaines respectifs les courbes de niveau et les cotes des profondeurs disparaissent. Il y a une longue frange blanche.

Le lieutenant-colonel Van Kuyck avait un plan pour déterminer les reliefs de cette bande inexplorée. En six semaines, grâce aux techniques apportées par notre compatriote, des cartes furent dressées, imprimées et des centaines de milliers de combattants purent être munis de graphiques tenus à jour jusqu'à la dernière heure et leur donnant le « film » réel des marées, les hauteurs d'eau, de jour et de nuit.

Après la « grande tourmente » M. Van Kuyck retrouva sa ville d'Anvers et son bureau d'architecture. Il est l'auteur de plusieurs beaux édifices récents : la Prévoyance sociale, l'immeuble de la S.N.C.I., le dégagement et la « correction » de la Cité administrative.

Mais pour lui la grande course qu'il mena pour permettre au jour « J » de se réaliser était un souvenir impérissable. Et pour l'Histoire, il restera « l'homme qui conquiert les plages avant l'armée ».

FREGATKAPITEIN DUWEZ OVERLEDEN

Ere-fregatkapitein Victor Duwez, ere-officier bij de Zeemacht overleed op 7 november 1975. Hij werd verrast door een tromboze op de trein Brussel-Oostende en moest in allerijl naar het hospitaal van Brugge worden vervoerd waar hij overleed.

Hij was geboren te Odessa in 1913, volgde de militaire school vanaf 1933, sekte Infanterie en Ruitserij, na de school wordt hij met de graad van onderluitenant ingedeeld bij de Karabiniers Prins Boudewijn waar hij als eerste luitenant wordt bevorderd in 1938.

Korte tijd voor de oorlogsverklaring volgt hij instructie bij de Luchtmacht als leerling-observator. Deze opleiding wordt echter onderbroken op 10 mei 1940. Bij de slag aan de Leie verdient hij het Oorlogskruis met bronzen leeuw.

Gedurende zijn krijgsgevangenschap in Duitsland, waar hij in verschillende kampen wordt vastgehouden, zal hij, in het kamp van Prenzlau tot zesmaal toe aan ontsnappingspogingen deelnemen door tunnels en riolen, doch zonder succes, zodat hij zijn bevrijding uit de kampen moet afwachten.

Door zijn kennis van de russische taal wordt hij na de duitse nederlaag bij de Tweede Sekte ingedeeld. In 1945 krijgt hij zijn bevordering als kapitein en vijf jaar later als Kapitein-Kommandant.

Op zijn aandringen wordt hij op 1 december 1951 naar de Zeemacht overgeheveld met de graad van Luitenant-ter-Zee eerste klas. Hij bekleedt er functies bij de afdelingen Mobilisatie, Zeemachtpolitie, depot der bemanningen, « KAMINA », MSC flotilje, Mijnveegcentrum, basis van Nieuwpoort Cedra en Eggermin. Hij wordt Reservekorvetkapitein op 1 juli 1964 en Reservefregatkapitein op 21 juni 1966.

Benevens houder van het reeds vernoemd Oorlogskruis was hij ook : Commandeur in de Orde van Leopold II, Officier o.v. Leopold, offic. o.v.d. Kroon, Her. Med. 40-45 met sabels, leeuw en baret v. d. Slag om België, Med. Krijgsgev. vijf bar., Milit. Kr. 1e kl.

Na zijn militaire loopbaan wijdde Cdt Duwez zich volledig aan zijn levensdroom een eigen zeiljacht te bezitten en met zijn vrouw lange zeiltochten te ondernemen naar het buitenland. Deze zomer had hij nog twee maanden lang met zijn boot in en rond Engeland doorgebracht.

Hij was sedert 1973 Vice-Commodore van de North Sea Yacht Club.

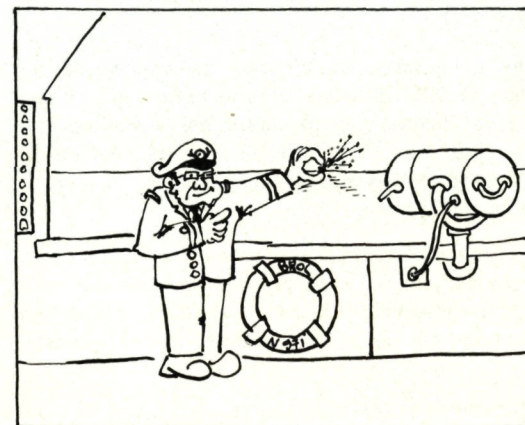
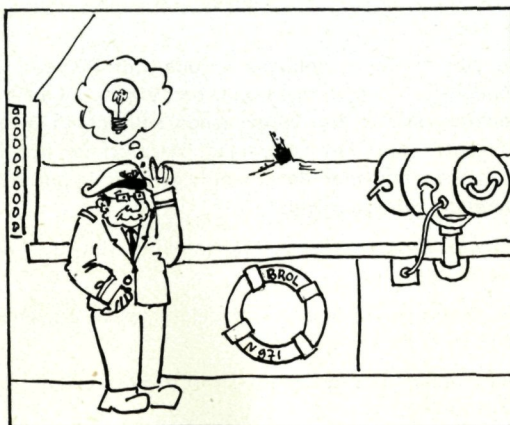
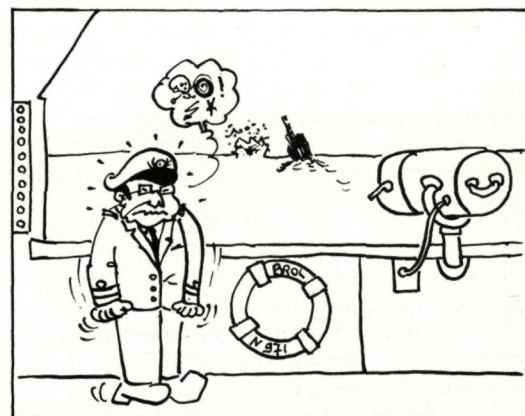
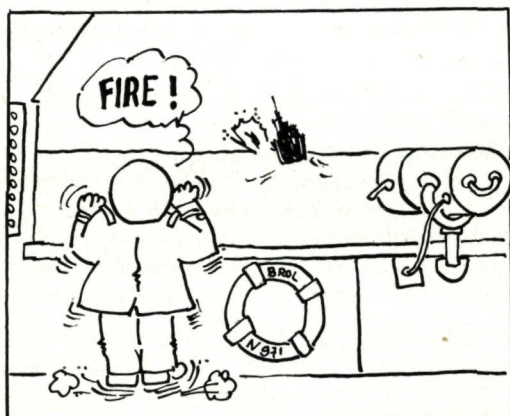
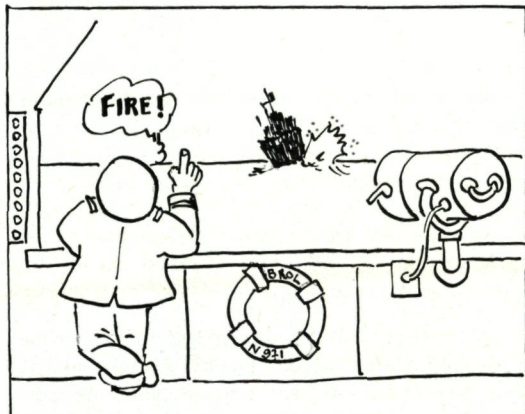
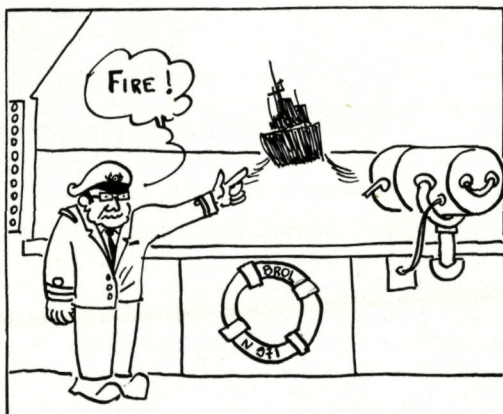
De kerkelijke lijkdienst had plaats op 12 november 1975 in onze stad.

Wij bieden aan Mevrouw Duwez onze blijken van deelneming.

(*) LE SOIR, p. 6. dd. 3 octobre '75.

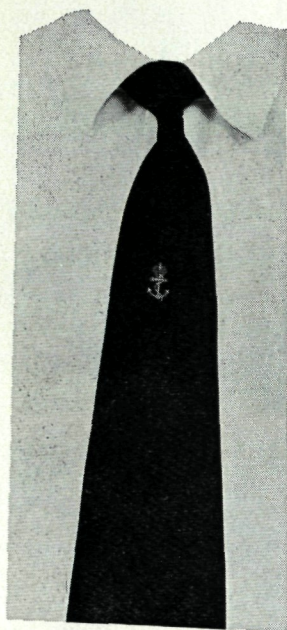
ITZ BROL

DIRK



boutique neptunus

neptunus winkeltje



LA « CRAVATE FORCE-NAVALE »

Prix : 200,— fr., T.V.A. incluse.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus Ostende.

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 200,— fr.. B.T.W. inbegrepen.

Enkel door overschrijving/storting op rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus Oostende.

BELANGRIJK !

Neptunus stelt U zijn nieuwe gasaansteker voor. De prijs : slechts 170 F, BTW inbegrepen + 25 F portkosten. Zijn elegantie zal U bekoren en zijn degelijkheid vormt een levenslange garantie. Daarbij komt nog de mogelijkheid om slechts voor 20 F, « Zeemacht » of « Force Navale », in te laten graveren of eventueel uw eigen naam of voornaam aan 5 F per letter.

IMPORTANT !

170 F, TVA comprise, + 25 F frais de port, est le prix du nouveau briquet rechargeable proposé par Neptunus. Son élégance vous le fera envier. Sa robustesse vous le fera garder. De plus il vous est loisible d'y faire graver pour 20 F Force Navale ou Zeemacht ou votre propre nom, prénom pour 5 F la lettre.



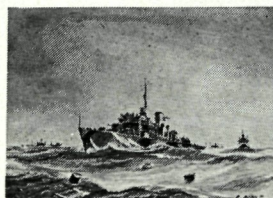
neptunus winkeltje

boutique neptunus

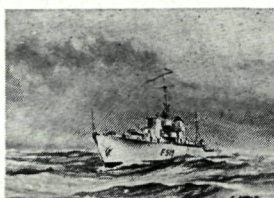
**Commandez
dès à présent
vos cartes de vœux 1976**



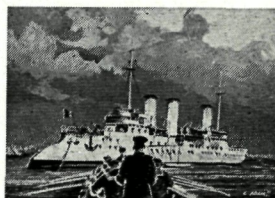
**Bestel nu
reeds uw wenskaarten
voor 1976**



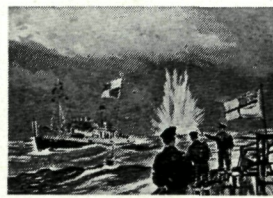
H.M.S. BUTTERCUP



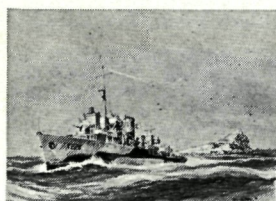
V. BILLET



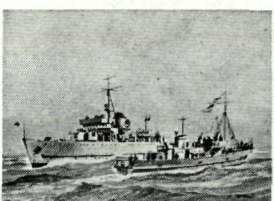
D'ENTRECASTEAU



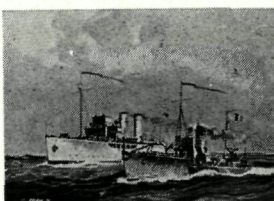
M.M.S.



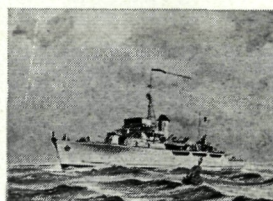
H.M.S. GODETIA



BREYDEL



ZINNIA



ARTEVELDE

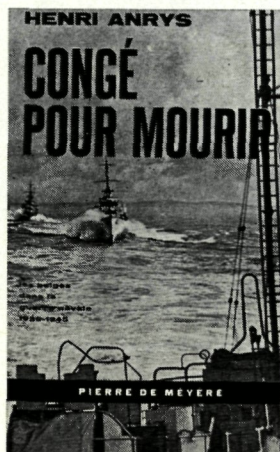
Cette série de huit cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les gouaches de l'artiste Carlo Adam, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 80,— F, T.V.A. incluse.

Malgré la hausse énorme du prix de papier et des fournitures d'imprimerie, Neptunus peut livrer ces cartes au prix de lancement de l'année dernière.

Vu la demande considérable, ces cartes sont réservées exclusivement aux lecteurs de Neptunus. Les enveloppes et encarts de vœux, en quatre langues, sont compris dans le prix.

Deze unieke reeks wenskaarten, uitgevoerd in vierkleurendruk, gemaakt naar de prachtige gouaches van de marinekunstenaar Carlo Adam, zijn verkrijgbaar per reeks van acht aan de som van 80,— F, B.T.W. inbegrepen. Niettegenstaande de steeds maar stijgende papier- en drukkosten, kan Neptunus deze kaarten leveren aan de lanceerprijs van verleden jaar en dit door een massale aankoop.

De resterende kaarten voor 1976 zijn gezien de grote aanvraag eerder beperkt en worden voorbehouden aan de lezers van Neptunus. Bij deze kaarten ontvangt men eveneens de omslagen en een viertalig invoegblad met Kerst- en Nieuwjaarswensen.



CONGÉ POUR MOURIR, door H. Anrys nu ook te koop bij Neptunus voor de som van 480,— F. Een boek dat ieder personeelslid van de Zeemacht zou moeten bezitten ! !

CONGÉ POUR MOURIR, par H. Anrys peut être commandée chez Neptunus, au prix de 480,— F., T.V.A. incluse.

neptunus winkeltje

boutique neptunus

Enkel door overschrijving / storting
voor rekening nummer 473-6090311-30
van Neptunus.

Le payment se fait **uniquement** par
virement / versement pour compte
473-6090311-30 de Neptunus.



HET « T-SHIRT » - ZEEMACHT

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small, medium en large met volgende opdrukken :

ZEEMACHT of FORCE NAVALE

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 200,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.



LE « T-SHIRT » - FORCE NAVALE

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en 3 tailles : small, medium et large avec les impressions suivantes au choix :

FORCE NAVALE ou ZEEMACHT

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix spécial de lancement : 200,— fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

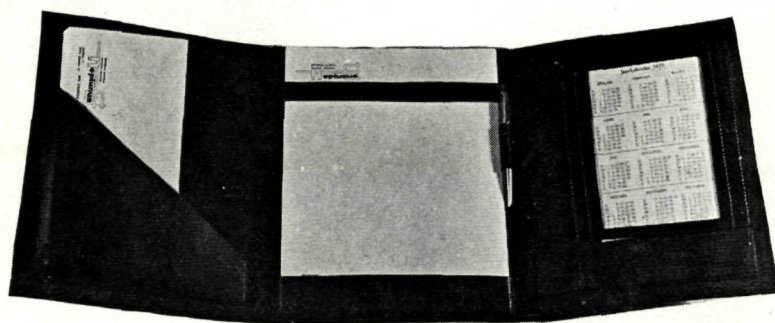
winkeltje - laatste nieuwigheden — boutique - dernières nouveautés

BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marin avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier; format 25 x 19 cm.
Prix: 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender; formaat 25 x 19 cm.
Prijs: 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.



DRIELEDIGE SCHRIJFMAP

Grote drieledige schrijfmap in zwart simili-leder met groot meerkleurig wapen Zeemacht, bijpassende kogelpen en kalender, gevoerd in zwart satijn. Formaat gesloten 28 x 24 cm, open 28 x 70 cm.

Prijs: 450 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

WANDKALENDER

Zeer mooie eeuwigdurende wandkalender in zwart simili-leder, met meerkleurig groot wapen Zeemacht en thermometer.

Prijs: 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

POCHETTE-ECRITOIRE A 3 COMPARTIMENTS

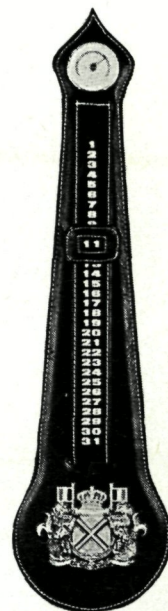
En simili-cuir noir, avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier, doublé satin noir. Format: fermée 24 x 28 cm, ouverte 27 x 70 cm.

Prix: 450 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

CALENDRIER MURIAL

Type perpétuel, en simili-cuir noir, avec écusson colorié Force Navale et thermomètre.

Prix: 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.



PRACHTIGE ASBAK

Asbak in frans halfkristal op houten onderligger met groot wapen Zeemacht in relief, uitgevoerd in meerdere kleuren. Kan eveneens dienst doen als wandversiering.

Prijs: 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

CENDRIER DE LUXE

En demi-cristal, sur base en bois; avec grand écusson colorié Force Navale en relief. Peut également être utilisée en décoration muriale.

Prix: 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

AGENDA DU MARIN 1976

Een nieuwe formule, een nieuw en handig formaat (10 x 14,5 cm). Een blz. per week, met aanduiding van zon- en feestdagen; hoog- en laagwaterpeil te Oostende; maanstanden; aanduiding kleine en grote vlaggetool; schepen Zeemacht; nuttige adressen.

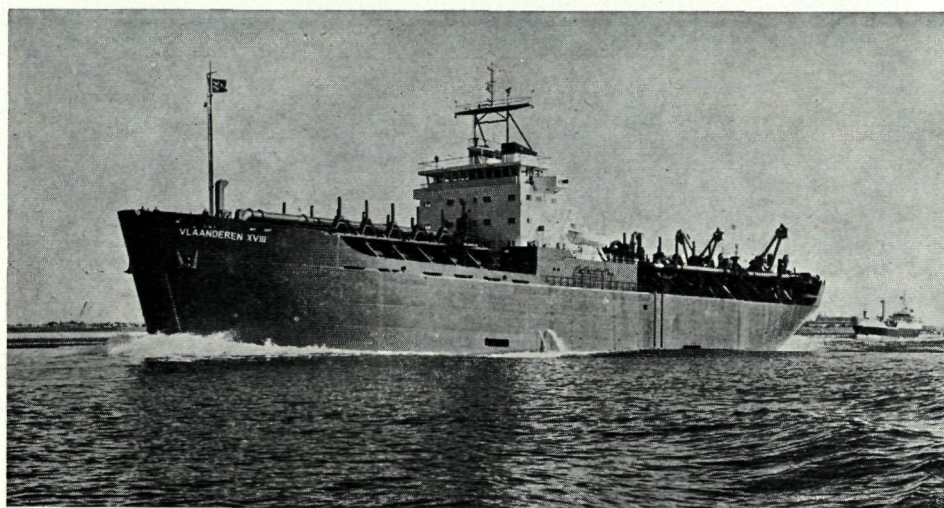
Dit alles opgeborgen in een zwarte plastic kft met goudopdruk. Prijs 40 F, inclusief B.T.W. — Voorraad beperkt!

ZEEMANSAGENDA 1976

Nouvelle formule, nouveau format très pratique (10 x 14,5 cm). Un feuillet par semaine, avec indication des dimanches et jours fériés; heures de marées hautes et basses à Ostende; table de conversion pour heures de marées hautes et basses jours fériés; heures de marées hautes et basses à Ostende; phases de la lune; indications des grands ou petits pavots; bâtiments Force Navale; adresses utiles.

Dans une couverture plastique noire avec impression or. Prix: 40 F, T.V.A. incluse. — Stock restreint!

DRAGAGE DECLOEDT



VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

**FRANKLIN ROOSEVELTLAAN 11
1050 BRUSSEL
Tel. (02) 649.00.63
Telex 24510**

drukken is een zaak
beter drukken in onze zaak

typo - offset

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

Uit sympathie



SCANDIAFLEX

MODERNE EN MOBIELE AFSLUITINGEN

louvers
rolluiken
vouwdeuren
vouwwallen
zonnetenten
zonneblinden
badafsluitingen

J. MORETUSLEI 586 — WILRIJK

TELEFOON : 27.78.20

N.V. INES - BELGIUM

leaders in electronics

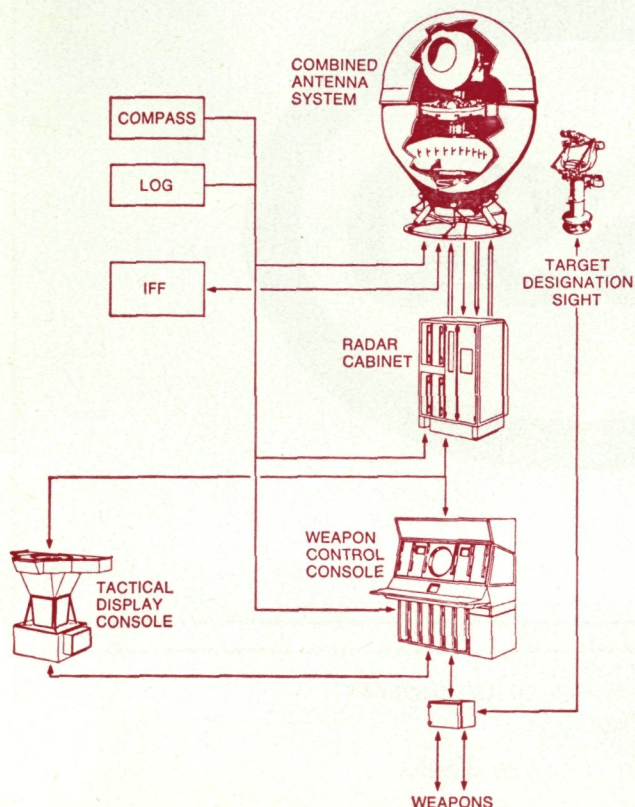
tel. : (031) 28.10.32 (10 lijnen) - telex : 31895

Terbekehofdreef 54

2610 Wilrijk

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

Signaal's Mini-gevechtssysteem

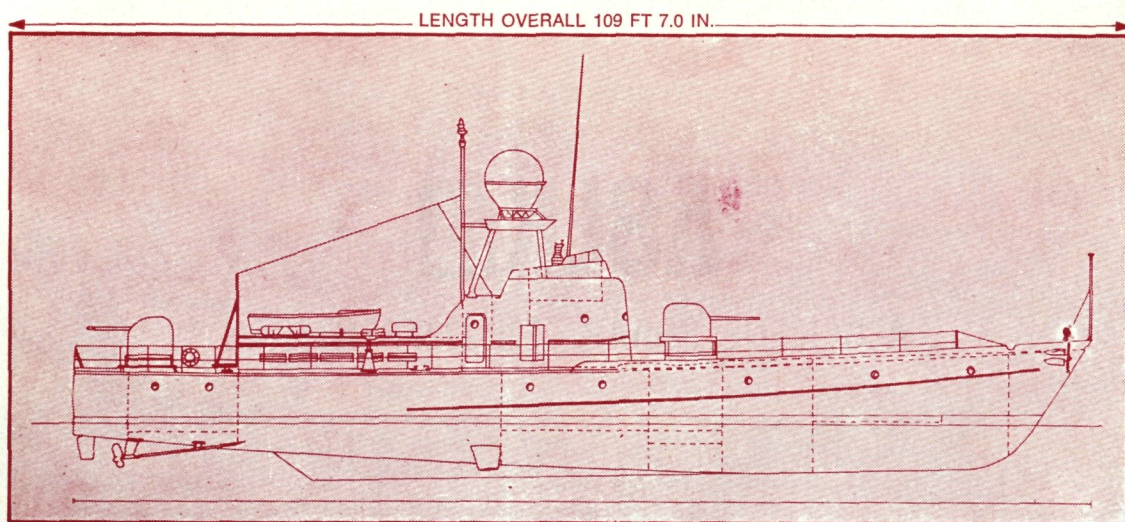


Mini-gevechtssysteem, op basis van Signaal's beproefde M20 systeem concept, dat thans in gebruik is bij de marines van veertien landen, inclusief de marine van de Verenigde Staten. Het systeem omvat de speciaal ontworpen SMR-S general purpose micromin computer om zelfs de kleinste schepen de mogelijkheid te geven van:

- waarschuwing voor lucht- en zee-doelen
- verwerking van tactische gegevens
- beeldweergave van tactische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

Aan boord van grotere schepen kan het systeem of deel uitmaken van een geïntegreerd waarschuwings-, vuurleidings- en commandosysteem of een autonome vuurleidingseenheid zijn.

Hollandse Signaalapparaten BV
Hengelo. Radar-, vuurleidings-,
„data- handling“- en luchtver-
SIGNAAL keersleiding-
systemen.



S 14 N



DE ALGEMENE SPAAR- EN LIJFRENTKAS

belooft U

EEN LENING VOOR EEN WONING

... en die lening zal vijf keren groter zijn
dan het bedrag dat U eerst bijeen kunt sparen

Voor elke frank die U spaart krijgt U vijf frank krediet dank zij het

WOONSPAREN

van de



ALGEMENE SPAAR- EN LIJFRENTKAS

Te Oostende :

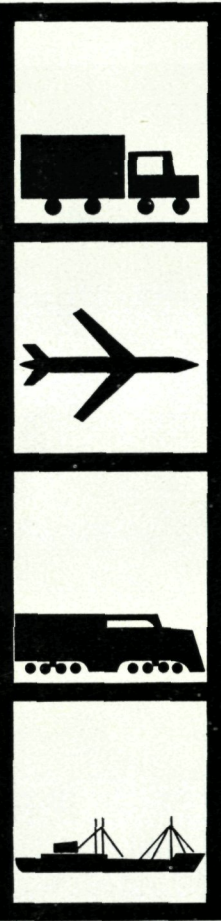
Kapellestraat 3
Torhoutse Steenweg 160-162
Kerklaan 20
A. Pieterslaan 78
Dr. Moreauxlaan 69
Nieuwpoortse Steenweg 505

Te Gistel :

Stationsstraat 69

**MORE THAN
2,000 SHIPS
FLY
THE SHELL FLAG!**

More than 2,000 ships supplying
some hundred Shell distribution
companies, scattered over the
whole world, fly the Shell colours.
Thanks to these ships, Shell pro-
ducts are available in some

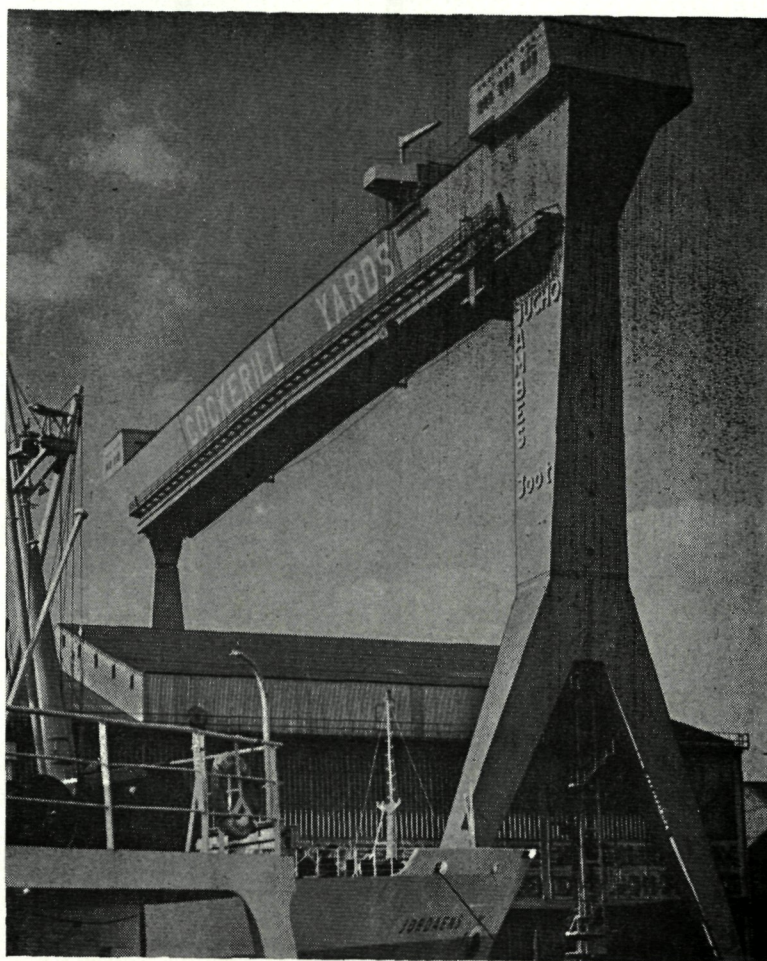


Belgian Shell-Brussels

85,000 garages and petrol sta-
tions, nearly 1,500 airports and
more than 300 harbours! This
world-wide organization allows
Shell to guarantee you unequalled
supply security and delivery speed.

BOUWEN - OMBOUWEN
HERSTELLEN - DOKKEN EN
SCHEPEN - ALLE INDUSTRIELE
WERKEN

tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

N.V. **BELIARD MURDOCH** S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.

Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.



S C H E E P S B O U W
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hekreilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues, chalutiers, dragueurs de mines etc...



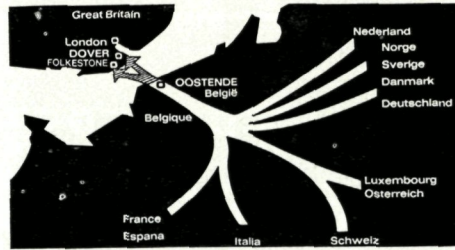
Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS



ANTWERPEN-OOSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

**OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE**



- * Van 9 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur:
Reizigers zonder voertuig:
 - Shopping trips (48 u.), winter-weekend excursies en nachtreisbiljetten.
- Automobilisten:
 - Minitours (5 dagen): forfaitaire prijs (gratis vervoer van de wagen).
 - 48 u. excursies: Enkele prijs voor vervoer, heen en terug, van de wagen en zijn passagier(s) op voorwaarde dat de terugreis uit de Britse haven aanvangt binnen de 48 u. die volgen op het officiële aankomstuur van het schip benut voor de heenreis uit Oostende.
- Inlichtingen, kosteloze dekamentatie, enz.
 - Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
 - Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 512.51.65).
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

HANDELSMAATSCHAPPIJ

Demaerel

IMPORT — EXPORT

**Dealers to shiphandlers and aircaterers
Duty Free Stores and provisions**

**Hessenplein 25
2000 ANTWERPEN**

Telef. 31.98.00 - 32.35.10 - 32.68.06

Telex 33803

BOELWERF

N.V.

TEMSE

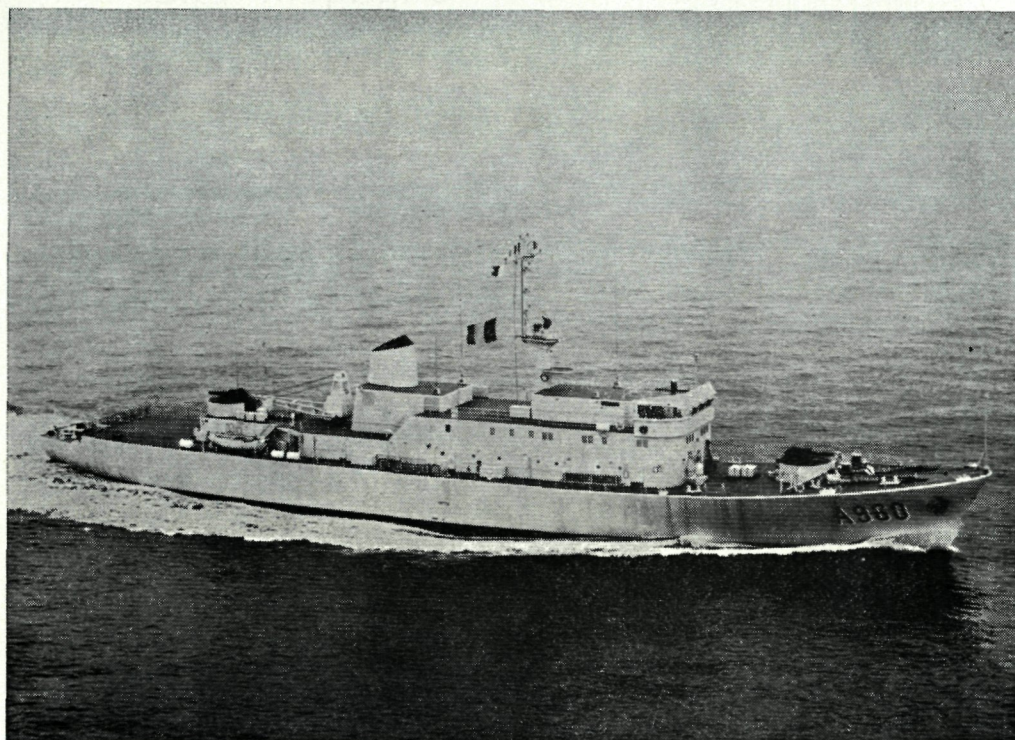
S.A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », et de 4 dragueurs de mines côtiers

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

**engagent pour
entrée en service
immédiate**

OFFICIERS de MARINE (pont)

(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE (machine)

(brevetés 3^{me} - 2^{me} et 1^{re} classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au n° 031-41.14.80 ext. 378

COTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège

Monsieur le Ministre de la Défense Nationale

Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)

De Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht

Le Commodore Poskin, Bruxelles

Le Commodore e.r. Lurquin, Oostende

Le Commodore e.r. Robins, Laeken

Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek

Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans

Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende

Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem

Le Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem

CPV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl

CPV Tanghe, Oostende

Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende

Fregatkapitein Parisis, Gent

Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid

Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende

Fregatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne

Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk

Fregatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen

Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles

Fregatkapitein (R) Planchar, Antwerpen

Le Capitaine de Frégate Hutse, Oostende

Le Capitaine de Frégate (R) Mertens G., France

Fregatkapitän Aufermann, Darmstadt

Lt.-Col. Lange, Mil. Attaché, Bxl

CPF (R) Bekaert, Oostende

CPF Van Gelder, Mechelen

Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles

Le Capitaine de Frégate Dumont, Nieuwpoort

Fregatkapitein (R) Vorrees, Turnhout

Le Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde

Le Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen

Korvetkapitein (R) Smets, Eksel

LtKOL (R) Wauters, Temse

Le Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek

Le Capitaine de Corvette Ségaert V., Oostende

Le Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl

Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl

Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende

Le Capitaine de Corvette (R) Dorsimont, Dilbeek

CPC (R) Masure, Oostende

Korvetkapitein (R) Persoons, Berchem

1 LV Verheyden, Stene

1LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain

1LV e.r. Becquaert, Berchem

1LV (R) Carlier, Keerbergen

1LV Van Laer, Antwerpen

1LV (R) Remy, Uccle

1LV (R) Maertens de Noordhout B., Tilff

LDV (R) De Sloover, Bruxelles

LDV (R) Demoulin, Bxl

LDV Van Der Velde, Wommel

LDV (R) Rayé, Kraalhem

EDV (R) Lambin, Fontaine-l'Évêque

EDV (R) Horion, Evere

EDV (R) Dobson, Antwerpen

Le Commandant Adrien, Uccle

Le Capitaine Mertens, Uccle

L'aumônier Cuyllits, Uccle

2EV (R) Van Den Bulck, Antwerpen

Le Club Prince Albert, Bruxelles

Club Officiers, Oostende

Club Officiers St.-Kruis

Club Officiers Zeebrugge

Verbroedering Royal Navy, Oostende

1MP o.r. Schram A., Eernegem

1MT (R) Pauwels, Langdorp

Damar Verschooten, Oostende

Marine Basis Kallø

Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten

Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten

Marine Kadettenkorps, Mechelen

Tabagie Onderofficiers, Comservost

Troepenkantien, Zeebrugge

De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge

L'administration communale de Verviers

De stad Oudenaarde

L'administration communale de Charleroi

Gemeentebestuur St.-Truiden

De stad Knokke

Het gemeentebestuur van Nieuwpoort

L'administration communale d'Andenne

L'administration communale de Visé

Het gemeentebestuur van Turnhout

De stad Brugge

Het gemeentebestuur van Mechelen

Le Baron Kronacker, Antwerpen

Le Comte d'Ursel, Moulbaix

Le Vicomte Pouillet, Uccle

Mme Vve Timmermans, Oostende

Mme Vve Flahaut, Den Haan

Madame Truffaut, Liège

Monsieur Cassette, Ath

Monsieur Hosdain, Marcinelle

Monsieur Hamoir, Etterbeek

De Heer Boudens, Oostende

L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bxl

De Heer Verhaeghe, Ixelles

Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre

Monsieur Dhondt A., Schaerbeek

Monsieur Janssens, Uccle

Monsieur Geonet, Marcinelle

Monsieur Pallemarts, Bxl

Monsieur Goossens, Lessines

Monsieur Léonard, Jette

N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal)

S.A., Antwerpen

De Heer Windey, Steendorp

Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek, Brugge

Monsieur Goor Marc, Etterbeek

Monsieur De Keyser, Waterloo

Anonyme

De Heer De Bie, Buizingen

De Heer Dubois, De Pinte

Caddy-Tailors, Oostende

Dr. Verhaeghe, Eeklo

L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende

Les Etablissements Brulé, Schaerbeek

De Heer Glorieux, Spiere

S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen

Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha

Mercantile Marine, Antwerpen

De Heer Deroo, Gent

De Generale Bankmaatschappij, Brugge

Hotel Wellington, Oostende

Monsieur Franckx, Forest

Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert

De Heer E. Van Haverbeke, Oostende

Monsieur Pierard, Saint Servais

De Heer Heynen, Antwerpen

Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen

De Heer De State, Ekeren

De Heer Boonen, Wilrijk

Monsieur Biarlier, Flémalle-Haute

De Heer Ingelbrecht, Kapellen

Monsieur Gérard, Flémalle-Haute

Cockerill Yards Hoboken

General Stores Shipchandlers, Oostende

De Heer Cools, Brugge

De Heer Deswaene, Ruisbroek

Phoenix Oil Products, Schoten

De Heer Wolf, Oostende

Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.

Monsieur De Ridder, Evere

S.P.R.L. Covesa, Bruxelles

Le Chevalier Breydel, Bruxelles

Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons

De Heer Degelder, Leuven

Monsieur Bonnevie J., Oostende

Informar, Bruxelles

Monsieur Verlinde, Jette

De Heer Soetens, Oostende

Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende

De Heer Grandjean, St.-Niklaas

L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle

Club 1MT & Mat COMIENAV, St.-Kruis

Monsieur Schlim, Arlon

Monsieur Lamproye, Bruxelles

Monsieur Van Hauwermeiren, Jette

Maag Belux, Bruxelles

Monsieur Roulin, Dinant

Monsieur Vanderhoven, Renaix

De Heer Hauglustaine, Hasselt

S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen

Monsieur De Buck, Bruxelles

Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende

Monsieur Lenoir, Gaillmarde

Monsieur Martens, Braine Le Comte

Mevrouw Verleye, Brugge

N.V. Kredietbank, Brugge

De Heer Hausman, Oudenaken

De Heer Capens, St.-Niklaas

De Heer Quaghebeur, Oostende

De Heer Decoster, Antwerpen

Le Comte de Launoi, Bruxelles

De Heer Clarysse, Antwerpen

Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten

Royal Yacht Club Oostende

De Heer De Herdt, Brussel

De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende

De Heer Elslander, Pulle

De Heer De Baere, Aalst

De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland

De Heer De Schoenmaeker, Leuven

De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque

Monsieur Delrez, Verviers

Monsieur Hervy, Mons

Monsieur Dziochciarek, Dampremy

Monsieur Carly, Bruxelles

Monsieur Rombout, Bruxelles

Yacht Club Nieuwpoort

Monsieur Dr. Houard, Seraing

Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles

Vereniging voor Hulpbetoon Zeemacht, vzw

Monsieur Aubinet, Grivignee

De Heer Van den Bulck, Antwerpen

De Heer Van Belle, Meerbeke

Monsieur Fievez, Député, Huy

Mevrouw Van Winnendael, Kortenberg

Monsieur de Brabant, Bxl

Monsieur Marique, Couillet

Monsieur D'Hoogh, Bxl

De Heer Naudts, Oostakker

De Heer Baeyens, Knokke

Internat. Boekhandel, Oostende

De Heer Pierins, Lichtaart

De Heer Soetens, Oostende

Naamloos

Cercle Nautique F.Aé, Bxl

Docteur Sas, Bxl

De Heer Luyens, Oostende

Marine Kadettenkorps Antwerpen

Afgesloten op datum van 20 november 1975.

Clôturé à la date du 20 novembre 1975.

de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

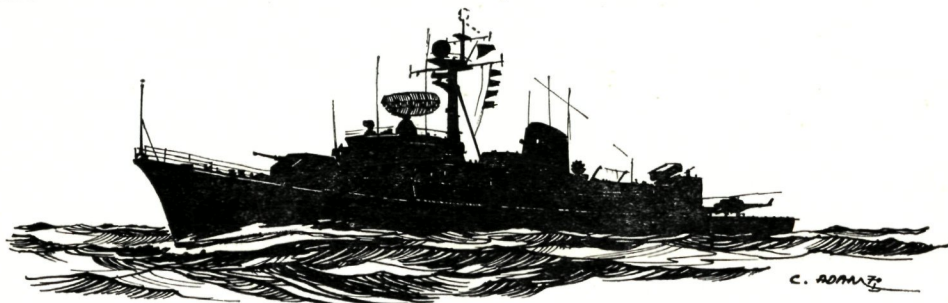
la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecaniciens, dekmatroos, elektriciens, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h.

Les samedis de 9 h. à 12 h.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 19 u.

Op zaterdag van 9 u. tot 12 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

23e jaargang - neptunus 1975-76 - 23e année

nr. 157 - no. 157

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — 280-0400779-12 de neptunus — voor rekening 280-0400779-12 neptunus ou/ of rekening 473-6090311-30 van neptunus — compte 473-6090311-30 de neptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1974, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent